

**Les oppositions au projet d'un chemin de fer touristique entre Zermatt
et le sommet du Cervin (1906)**

ou

**L'étude des impacts de la modernisation de la Suisse à la Belle Epoque
(1890-1914) et l'affirmation de l'identité nationale**



Section d'histoire
Sous la direction du Professeur :
Cédric Humair

Mémoire présenté par
Alice Denoréaz

TB
13.153

700 5410679
TB 13.153

②

Médiathèque VS Mediat



1011081977



MEDIATHEQUE
MEDIATHEK
valais wallis

Couverture : esquisse réalisée par X. Imfeld du tracé du premier projet de chemin fer entre Zermatt et le sommet du Cervin, in [J. Meyer.] « Zermatter Hochgebirgs-Bahnen » in *Schweizerische Bauzeitung*, vol 17/18, 1891, p. 147

Table des matières

1	Introduction.....	5
1.1	Problématique	5
1.2	Justification du choix du sujet	10
1.3	Méthodologie et présentation des sources	11
2	Le concept d'identité nationale.....	17
2.1	Historiographie et origine du concept.....	17
2.2	Structure et mécanismes	18
2.2.1	La structure générale de l'identité nationale.....	18
2.2.2	Fonctions de l'identité nationale.....	21
2.3	Le patrimoine identitaire.....	22
2.3.1	Une construction artificielle.....	22
2.3.2	Le principe d'authenticité	24
2.3.3	Un concept dynamique : l'interaction entre identité et contexte	26
2.4	Les rapports entre les identités nationales étrangères	28
2.5	Définition théorique de l'identité nationale	30
3	La modernité, facteur de dégénérescence identitaire	32
3.1	Une problématique européenne	32
3.2	L'affirmation de l'identité nationale suisse à la Belle Epoque	34
3.3	Rôle du paysage alpin dans l'identité nationale suisse	38
4	Le chemin de fer du Cervin, un crime de « lèse-patrie »	41
4.1	Le chemin de fer du Cervin	43
4.1.1	Description du projet	43
4.1.2	Les concessionnaires.....	45
4.2	La campagne contre le chemin de fer du Cervin	49
4.2.1	Historique.....	49
4.2.2	Les opposants.....	50
4.2.2.1	Ernest Bovet.....	50
4.2.2.2	Raymond de Girard.....	51
4.2.2.3	Gonzague de Reynold.....	52
4.2.2.4	Auguste Schorderet.....	53
4.2.2.5	Charle-Marius-E. Gos et Albert Gos	54
4.2.2.6	Albert Trachsel	54
4.2.2.7	Les associations	55
4.2.2.7.1	La Ligue du Heimatschutz.....	55
4.2.2.7.2	Le Club alpin suisse.....	56
4.2.2.7.3	Les sociétés de sciences naturelles	58
4.2.3	Les arguments contre le chemin de fer	59
4.2.3.1	Les arguments idéologiques.....	60
4.2.3.1.1	Le funiculaire, une menace pour l'identité nationale	60
4.2.3.1.2	Le funiculaire, une menace pour l'indépendance de la nation	62
4.2.3.1.3	Le Cervin, un symbole déchu au rang d'une œuvre d'ingénieur	63
4.2.3.1.4	Le Cervin, un symbole de l'identité nationale.....	63
4.2.3.1.5	Le Cervin, un symbole sacré.....	64
4.2.3.2	Les arguments pragmatiques	66
4.2.3.2.1	Le funiculaire, un impact négatif sur le tourisme	66

4.2.3.2.2	Le funiculaire, un intérêt pour la science ?.....	68
4.3	La riposte des partisans du funiculaire	68
4.3.1	X. Imfeld et H. Golliez	68
4.3.2	Albert Heim	73
4.3.3	Un soutien financier de la <i>Société des Hôtels Seiler</i> ?.....	76
4.4	Echo du projet dans le canton du Valais.....	79
4.4.1	Les autorités cantonales valaisannes.....	79
4.4.2	La presse valaisanne	83
4.4.3	Quelques oppositions : <i>La Murithienne</i> et les guides du Valais.....	84
4.5	Influence des protestations sur les Autorités fédérales.....	85
5	Evolution des oppositions aux chemins de fer touristiques de montagne.....	91
5.1	Le chemin de fer de la Jungfrau.....	91
5.2	Le funiculaire Säндli-Seelisberg.....	94
5.3	Le funiculaire de la chapelle de Tell.....	95
5.4	Le chemin de fer du Faulhorn.....	98
5.5	Le chemin de fer des Diablerets	99
6	Conclusion	101
	Bibliographie	103
	Annexes	113
I.	Sources	113
II.	Illustrations.....	125

1 Introduction

1.1 Problématique

La Belle Epoque, période comprise entre 1890 et 1914, se caractérise par de multiples paradoxes.¹ Elle est marquée par une très forte effervescence dans différents domaines comme l'économie ou le développement de nouvelles technologies, mais en même temps cette évolution débridée engendre une série de transformations qui déstabilisent la société en profondeur et instaure un climat d'incertitude. Ce déséquilibre est principalement induit par l'essor économique dont les répercussions bouleversent la société. C'est en effet au tournant du XXe siècle que la révolution industrielle entre dans sa phase la plus intense. Cette révolution que les historiens dépeignent généralement comme la modification des processus de production, devenus possibles par la mécanisation², opère un bouleversement de l'économie qui se traduit par l'entrée de l'Europe à la fin du XIXe siècle dans l'ère du « capitalisme triomphant ».³

La Suisse a largement bénéficié de cette révolution industrielle, qui la fait entrer dans l'ère de la modernité. Du point de vue économique, la Confédération occupe en effet une place privilégiée en Europe : grâce à un outil de production industrielle performant, la Suisse compte dès 1914 parmi les « grandes nations industrialisées ».⁴ L'absence de ressources naturelles, l'abondance de la main d'œuvre et des capitaux, ainsi qu'un haut niveau d'éducation, ont favorisé le développement de l'activité industrielle du pays.^{5 6}

Toutefois cette croissance économique fulgurante s'accompagne, en Suisse comme dans le reste de l'Europe, d'une violente critique du libéralisme économique et de la foi aveugle dans le progrès technologique, en raison de leurs répercussions sur la société.

¹ Jost Hans Ulrich, Pavillon Monique, « Belle Epoque ou Apocalypse », in Humair Cédric, Jost Hans Ulrich (dir.), *Prométhée déchaîné : technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Les Annuelles 11/2008, Editions Antipodes, Lausanne, 2008., pp. 7-8

² Bergier Jean-François, *Naissance et croissance de la Suisse industrielle*, Francke, Berne, 1974, p. 76

³ Ibid., p. 117

⁴ Ruffieux Roland, « La Suisse des radicaux (1848-1914) » in *Nouvelle Histoire de la Suisse et des Suisses*, Editions Payot, Lausanne, 1986, p. 613

⁵ Bergier Jean-François, *op. cit.*, p. 81

⁶ En témoigne le taux élevé d'exportations : celui-ci atteint entre 1909 et 1911, 22 % à 26 % du produit national brut helvétique. A cette période, la Confédération se positionne entre la troisième et la quatrième place des pays exportateurs d'Europe, c'est-à-dire derrière la Belgique, Les Pays-Bas et le Danemark. Bairoch Paul, « La Suisse dans le contexte international au XIXe et XXe siècles » in Paul Bairoch, Martin Körner, *La Suisse dans l'économie mondiale*, Librairie Droz, Genève, 1990, p. 105

En effet, un discours de plus en plus répandu en Europe diffusé en grande partie par une bourgeoisie conservatrice, laquelle n'a pas récolté les fruits de ce prodigieux développement économique.⁷

En Suisse, ce discours est surtout véhiculé par une élite politique et intellectuelle conservatrice qui émerge dans les années 1880.⁸ Mise à l'écart du pouvoir par les radicaux depuis la création de l'Etat fédéral en 1848,⁹ ce courant profite du contexte de crise de la Belle Epoque, pour dénoncer la faillite du gouvernement à travers une critique virulente du libéralisme si cher au parti radical.¹⁰ Les membres de ce courant accusent le libéralisme de mettre en danger ce qu'ils considèrent être les caractéristiques propres à l'identité suisse : les traditions, les mœurs, le patrimoine architectural ou encore le paysage seraient selon eux, menacés de disparition par les changements induits par le développement économique. En bref, ils considèrent cette modernisation en cours comme un facteur de la dissolution de l'identité nationale. De façon sous-jacente, cela suggère que ces transformations conduiraient à la disparition de l'Etat.

Les causes de ce mouvement de contestation en Suisse sont toutes liées aux transformations engendrées par la révolution industrielle. Tout d'abord, l'Europe est marquée par une crise économique majeure entre 1870 et 1890, qui affecte aussi la Suisse : certaines grandes compagnies ferroviaires helvétiques font par exemple faillite.¹¹ Par ailleurs, l'apparition de nouvelles technologies (l'électricité, l'automobile, l'avion, le téléphone, le cinéma) suscite une certaine inquiétude à travers leurs impacts sur la vie quotidienne.¹² Elles causent une sorte de remise en question de la perception du monde. Cette méfiance vis-à-vis de la technologie est renforcée par une multiplication des catastrophes qui révèlent le manque de contrôle de l'homme sur la machine.¹³

⁷ Mayer Arno, *La persistance de l'Ancien Régime. L'Europe de 1848 à la Grande Guerre*, Trad. de l'anglais par Jonathan Mandelbaum, Flammarion, Paris, 1983, p.272

⁸ Jost Hans Ulrich, *Les Avant-gardes réactionnaires. La naissance de la nouvelle droite en Suisse, 1890-1914*, Editions d'en bas, Lausanne, 1992, p. 21

⁹ Altermatt Urs, *Conseil fédéral. Dictionnaire biographique des cents premiers conseillers fédéraux*, Cabédita, Yens, 1993, p. 46

¹⁰ Jost Hans Ulrich, *op. cit.*, p. 26

¹¹ Ruffieux Roland, *op. cit.*, p. 641

¹² Humair Cédric, « L'évolution technologique : un progrès social ? Les doutes de la Belle Epoque » in Humair Cédric, Jost Hans Ulrich (dir.), *Prométhée déchainé : technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Les Annuelles 11/2008, Editions Antipodes, Lausanne, 2008, p. 108

¹³ On peut citer la catastrophe ferroviaire de Münchenstein en 1891.Ibid.

D'un point de vue social, on assiste à une recrudescence du chômage et de la pauvreté, en partie à cause du phénomène de déqualification engendré par la restructuration de certains secteurs économiques¹⁴ : l'importation de céréales devenue possible grâce au développement du rail, oblige le secteur de l'agriculture à se réorienter vers d'autres débouchés comme l'élevage. Ce transfert d'activité affecte une partie de la population rurale obligée de se reconvertir dans d'autres secteurs. En effet, on note une baisse conséquente du taux de travailleurs dans ce secteur qui passe de 54 % en 1850 à 25 % en 1914.¹⁵ Cette population, désormais à la recherche d'emploi, vient gonfler les centres urbains. Ainsi l'agriculture, secteur sur lequel l'économie suisse se basait traditionnellement est en sérieuse perte de vitesse à la fin du XIXe siècle.

L'essor du secteur de l'industrie induit également une augmentation de l'immigration. La main d'œuvre bon marché que nécessite la réalisation de chantiers ambitieux comme les transversales alpines, attire un grand nombre d'ouvriers étrangers. Effectivement, deux tiers des étrangers travaillent dans le secteur industriel. Par ailleurs, le nombre global d'étrangers en Suisse est effectivement huit fois supérieur en 1910 qu'en 1850. Hormis le Luxembourg, il s'agit de la plus forte proportion d'Europe.¹⁶ Avec la parution du recensement de 1910 révélant cette hausse de l'immigration, la « question des étrangers » ou d'« Ueberfremdung »¹⁷ devint l'enjeu d'un débat national.¹⁸ En effet, cette modification du tissu social est source d'inquiétudes au sein de la société bourgeoise qui considère cet afflux d'étrangers comme une « invasion ».¹⁹ Celle-ci menacerait non seulement l'indépendance du pays et mais risquerait aussi d'altérer l'identité nationale par l'introduction de valeurs dites « non suisses ».²⁰ Dès lors on cherche des solutions afin d'intégrer les immigrés, notamment en proposant de faciliter leur naturalisation.²¹

¹⁴ Humair Cédric, *loc.cit.*, p. 107

¹⁵ Mattioli Aram, *Gonzague de Reynold. Idéologue d'une Suisse autoritaire*, Editions Universitaires Fribourg Suisse, Fribourg, 1997, p. 11

¹⁶ Arlettaz Gérald, « Démographie et identité nationale (1850-1914). La Suisse et la question des étrangers » in *Etudes et Sources*, n° 11, 1985, p. 115

¹⁷ D'après Rudolf Schlaepfer, ce terme apparaît pour la première fois en Suisse en 1910. Schlaepfer Rudolf, *Die Ausländerfrage in der Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg*, Thèse, sous la direction du professeur Dr. W. Ganz, Editions Juris, Zürich, 1969, p. 61

¹⁸ Arlettaz Gérald, *loc. cit.*, p. 120

¹⁹ Ibid., p. 125

²⁰ Ibid., p. 155

²¹ Ibid., p. 121

Une autre conséquence directe du développement de l'industrie est l'émergence de la classe ouvrière, dont les conditions de travail difficiles occasionnent des conflits sociaux. La multiplication des grèves (2416 grèves entre 1880 et 1914)²², l'affirmation du mouvement ouvrier avec la création en 1880 de l'Union syndicale suisse (USS)²³ ; ainsi que la montée du socialisme (le parti socialiste suisse est créé en 1888)²⁴ inquiètent non seulement le parti radical mais aussi les conservateurs qui traditionnellement opposés, font bloc vers 1900 contre cette nouvelle menace.²⁵

L'essor du tourisme en Suisse à la Belle Epoque, participe également à cet afflux d'étrangers. Grâce au développement des chemins de fer ainsi qu'à l'attrait touristique de la Suisse, les touristes viennent de plus en plus nombreux. Ainsi au tournant du XXe siècle, la majeure partie de ceux-ci sont des Allemands ainsi que des Français : ils représentent respectivement en 1910 26,3 % et 14,3 % des visiteurs.²⁶

L'impact environnemental de l'industrialisation est aussi à prendre en considération. La multiplication des industries transforme le paysage et implique une augmentation de la pollution. Certains sites naturels font l'objet de bétonnage.²⁷ L'augmentation de la demande touristique incite aussi de nombreux promoteurs à multiplier l'offre d'attraction par le biais de la réalisation de nouvelles lignes de chemins de fer touristiques qui modifient le paysage.

Ainsi face à ces multiples bouleversements dans lesquels la droite conservatrice perçoit un danger pour la pérennité de l'identité nationale, celle-ci réagit non seulement en les dénonçant, mais également en essayant de sauvegarder les caractéristiques nationales qu'elle croit menacées. Il n'est donc pas étonnant que la frénésie de réalisations de chemins de fer touristiques de montagne à la Belle Epoque suscite de vives critiques de la part des milieux conservateurs. Ils croient y voir un facteur de dégénérescence identitaire. Ceci, d'une part parce que le chemin de fer est en quelque sorte un symbole de cette modernité tant décriée, et d'autre part, parce que l'espace alpin est présenté comme un symbole de la nation, auquel le chemin de fer porterait atteinte.

²² Degen Bernard, « Mouvement ouvrier », chap. 3 : Organisations de classe et lutte des classes, in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 14.01.09 (traduit de l'Allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F16479-1-3.php>,

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ Altermatt Urs, *op.cit.*, p. 48

²⁶ Moser Patrick, *So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht. Projektierung und Bau der Jungfraubahn*, Chronos, Zürich, 1997, p. 18

²⁷ Humair Cédric, *loc. cit.*, p. 107

Ainsi au tournant du XIXe siècle, plusieurs projets de chemins de fer touristiques de montagne font l'objet de vives protestations. On peut citer les demandes de concession suivantes : un chemin de fer sur la Jungfrau en 1893 ; un funiculaire du Sändli au Seelisberg, dans le canton d'Uri en 1901 ; un chemin de fer au Faulhorn dans le canton de Berne en 1904 ; un funiculaire entre la chapelle de Guillaume Tell sur le bord du Lac d'Uri et l'hôtel Tellsplatte sur l'Axenstrasse en 1905 dans le canton d'Uri ; et un chemin de fer entre Gryon et le sommet des Diablerets, en 1910 dans le canton de Vaud.

Mais une des demandes de concession les plus contestées a sans doute été celle d'un funiculaire qui aurait dû relier le village de Zermatt au sommet du Cervin. Ce projet pour lequel une précédente demande de concession avait été déposée en 1890, fut relancée en décembre 1906 par le professeur Henri Gollier de l'Université de Lausanne et l'ingénieur Zurichois Xavier Imfeld. Ce projet provoqua un vaste mouvement de contestation qui mobilisa surtout des intellectuels de cette droite conservatrice comme Gonzague de Reynold, ainsi que plusieurs associations dont la *Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque*.

Le but de cette recherche est de montrer, à travers l'étude des oppositions au funiculaire du Cervin, pourquoi les bouleversements induits par la modernisation de la société helvétique sont perçus comme une menace pour l'identité nationale, et ont suscité l'affirmation de celle-ci à travers la volonté de sauvegarder ce qui était considéré comme ses spécificités. Il semblerait que plus une société est en proie à des bouleversements qui remettent en cause ses fondements, plus celle-ci retourne à un certain conservatisme. Il existerait donc un lien étroit entre le renforcement d'un discours patriotique et la modernisation de la société helvétique entre 1890 et 1914. Car bien qu'il s'agisse à travers ce discours volontairement alarmiste d'ébranler les Autorités fédérales, il n'en est pas moins attesté que l'accélération des mutations qui marquent la Suisse entre 1890 et 1914, ait opéré une restructuration de la société helvétique. Plus particulièrement, il faudra montrer quels sont les liens entretenus par le chemin de fer touristique de montagne en tant que symbole de l'industrialisation effrénée du pays à la Belle Epoque, avec la consolidation d'un discours patriotique.

Il faudra montrer pourquoi, le chemin de fer touristique de montagne est considéré comme un facteur de dégénérescence identitaire. Il s'agira aussi de déterminer quelle est la représentation de la nation que les opposants à ce chemin de fer tentent de défendre. On verra paradoxalement, que celle-ci se construit à la fois grâce au chemin de fer, et contre celui-ci. En parallèle, il faudra examiner comment les promoteurs du projet du Cervin réagissent aux attaques de leurs détracteurs. Notamment comment ceux-ci répondent à l'argument du chemin de fer comme menace pour l'identité nationale, et quels sont leurs arguments en faveur de la réalisation du chemin de fer.

Il s'agira aussi d'évaluer quelle a été l'influence de cette contestation auprès des Autorités fédérales représentées à cette époque en majorité par le parti radical. Dans le cas du projet du Cervin, aucune décision n'ayant été prise par l'Assemblée fédérale pour des raisons qui seront expliquées plus loin, il serait hasardeux de donner une réponse définitive. Cependant, l'étude des autres demandes de concessions contestées pourra donner une idée de l'opinion des Autorités fédérales vis-à-vis de ce type de chemin de fer. Avant cela, il sera nécessaire d'expliquer dans la mesure du possible le concept d'« identité nationale » : comment celui-ci se construit et comment il fonctionne. Les études d'Anne-Marie Thiesse, Georg Kreis, Gérard Noiriel, ainsi que celle de Oliver Zimmer constitueront une base pour tenter d'en donner une définition la plus exhaustive possible.

1.2 Justification du choix du sujet

Ce qui a motivé cette étude était l'envie de travailler sur la problématique des chemins de fer et du tourisme, que j'avais abordée dans le cadre d'un séminaire de seconde partie. Cette recherche s'est ensuite orientée sur la question des oppositions aux chemins de fer touristiques de montagne en Suisse entre 1890 et 1914, sujet qui a été peu étudié. Jusqu'à présent on compte trois études sur ce sujet : l'article publié en 1992 par l'historien Alain Clavien qui mentionne les oppositions au funiculaire du Cervin,²⁸ le livre publié en 2000 par l'historien allemand Wolfgang König, qui consacre quelques pages à ce même funiculaire, et quelques lignes à la contestation d'un projet de chemin de fer au sommet des Diablerets.²⁹

²⁸ Clavien Alain, « Valais, identité nationale et *industrie des étrangers*, 1900-1914 » in *Le Valais et les étrangers XIXe-XXe*, Groupe valaisan de Sciences Humaines, Sion, 1992, pp. 247-268

²⁹ König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000

Tandis que Patrick Moser accorde, dans son livre paru en 1997, un chapitre aux oppositions dont a fait l'objet le chemin de fer de la Jungfrau.³⁰

Cela dit, ces historiens ne développent que très peu la question du rapport entre la contestation de ces chemins de fer de montagne et la manifestation de l'identité nationale. Effectivement, il s'est avéré au cours de ma recherche que la problématique de l'identité nationale semblait fortement liée à l'objet du chemin de fer. Cette relation apparaît dans un grand nombre des sources analysées, mais aussi dans plusieurs ouvrages de littérature secondaire, qui suggèrent souvent l'existence d'un lien entre l'affirmation d'une conscience nationale et la modernisation de la société à la Belle Epoque, sans toutefois proposer une réflexion approfondie sur ce sujet.³¹ Dès lors, il m'a semblé intéressant de travailler sur cette problématique à travers l'étude des oppositions au projet de funiculaire entre Zermatt et le sommet du Cervin.

1.3 Méthodologie et présentation des sources

Initialement, cette recherche devait porter sur l'évolution des oppositions aux chemins de fer de montagne.³² La première phase de la recherche a donc consisté à rechercher le plus grand nombre de projets de chemins de fer de montagne contre lesquels des voix s'étaient élevées pour cause d'atteinte au paysage alpin. Comme indiqué plus haut, le rejet du chemin de fer du Cervin ainsi que de celui des Diablerets ont déjà été en partie étudiés. La démarche a donc consisté tout d'abord à dépouiller aux Archives fédérales à Berne les fonds des demandes de concession les concernant. Au total, il existe trois fonds d'archives sur le projet du Cervin^{33 34 35}, tandis qu'un seul sur le projet des Diablerets.³⁶ Ensuite, j'ai cherché d'autres demandes de concessions contestées, notamment par le biais d'un dépouillement des *Messages du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale* dans la *Feuille fédérale*. Ce dépouillement s'est effectué à l'aide de la version numérisée de la *Feuille fédérale* mise en ligne par les Archives fédérales.

Cette recherche ne m'a pas permis d'établir une liste exhaustive des projets critiqués : en effet, le Conseil fédéral ne publie pas de message lorsque les projets ont

³⁰ Moser Patrick, *op. cit.*

³¹ Parmi ces études, on peut citer celle de Anne-Marie Thiesse sur La création des identités nationales en Europe entre le XVIIIe et le XXe siècles.

³² Cette question a été néanmoins abordée au point 5, mais de façon sommaire.

³³ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn)

³⁴ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn)

³⁵ AFS, E 8100 (B), 1974/49, bd. 29, Matterhornbahn

³⁶ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, « Gryon-Sommet des Diablerets

été abandonnés. C'est le cas du funiculaire du Cervin ainsi que celui des Diablerets. Afin de compléter cet inventaire, j'ai décidé de dépouiller les bulletins publiés par la *Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque* et le Club alpin suisse, c'est-à-dire le *Bulletin du Heimatschutz* et la revue *Alpina*. En effet, en raison des rapports particuliers que ces associations entretiennent avec le phénomène de l'industrialisation et la montagne, ces revues paraissaient tout à fait indiquées pour cette recherche. Sur la période étudiée, ce sont au total six projets critiqués qui ont pu être recensés :

- Un chemin de fer sur la Jungfrau (20.12.1893)³⁷ ³⁸, BE
- Un funiculaire du Sändli au Seelisberg (22.02.1901), UR
- Un chemin de fer à voie étroite de Grindelwald à Meiringen par la Grande Scheidegg avec un embranchement jusqu'au Faulhorn (17.05.1904), BE
- Un funiculaire entre la chapelle de Tell sur le bord du lac d'Uri et l'hôtel Tellsplatte sur l'Axenstrasse (23.10.1905), UR
- Un funiculaire de Zermatt au Cervin (4.12.1906), VS
- Un chemin de fer de Gryon au Diablerets (12.12.1910), VD

Après avoir dressé cette liste, la seconde phase de la recherche a consisté à sonder la presse spécialisée et la presse quotidienne. Les revues spécialisées qui ont été prises en considération sont : *Alpina* et le *Bulletin du Heimatschutz*³⁹ déjà cités auparavant ; *La Semaine littéraire* ; *Wissen und Leben* ; le *Bulletin technique de la Suisse romande* ; et *Die Schweizerische Bauzeitung*. Quand cela était possible, ces journaux ont été dépouillés sur la période étudiée, c'est-à-dire 1890-1914. C'est le cas du *Bulletin technique de la Suisse romande*, de *Die Schweizerische Bauzeitung*, de *Wissen und Leben* et de la *Semaine littéraire*. La revue *Alpina*, a elle été dépouillée entre 1893 et 1914. Tandis que le *Bulletin du Heimatschutz* crée en 1906 à la suite de la fondation de la Ligue du même nom en 1905, n'a pu être dépouillé logiquement qu'entre 1906 et 1914.

³⁷ Date de la demande de concession

³⁸ Il s'agit de la demande de concession déposée par Adolf Guyer-Zeller

³⁹ Le titre de cette revue étant très long, celle-ci sera dorénavant citée de manière abrégée.

En ce qui concerne la presse quotidienne, les journaux pris en compte sont : *La Gazette de Lausanne*, *le Journal de Genève*, *La Liberté* de Fribourg, *Der Bund*, *Die Neue Zürcher Zeitung*, *Der Grütli*aner, *Le Confédéré*, *Le Nouvelliste valaisan* et *La Gazette du Valais*.

Vu le travail conséquent que suppose le dépouillement de la presse, il a fallu lors de cette seconde phase de recherche prendre la décision de se concentrer uniquement sur une seule des demandes de concession citées plus haut. En outre, il semblait plus judicieux d'étudier un projet sous tous les angles possibles, plutôt que d'aborder de manière superficielle une série de projets de chemins de fer. Parmi les six projets cités plus haut, plusieurs d'entre eux semblaient très intéressants et bien documentés dans les archives, comme celui des Diablerets ou celui de la Chapelle de Tell.

Cela dit, le projet qui a retenu mon attention est celui du Cervin. D'une part, parce que la polémique qu'il a suscitée a produit un nombre considérable d'articles dans la presse, et d'autre part, parce que ce projet en lui-même, c'est-à-dire réaliser un funiculaire à l'intérieur même du Cervin, fait partie de ces projets audacieux, avec lesquels les ingénieurs tentaient de rivaliser à la Belle Epoque. D'une certaine manière, il est le produit (avorté !) d'une époque qui désire repousser toujours plus loin les limites du progrès technologique. De plus, les études d'Alain Clavien et de Wolfgang König bien que succinctes, ont constitué une base non négligeable pour mon travail. Pour des raisons de temps, le dépouillement systématique de la presse quotidienne s'est donc effectué sur l'année 1907. Ce dépouillement a pu être complété grâce à la bibliographie valaisanne sur fiche de la Médiathèque du Valais à Sion, laquelle rassemble des publications ainsi que des coupures de presse qui concernent uniquement le canton du Valais.

Pour en revenir aux revues spécialisées, celles-ci ont été choisies en fonction de leur affiliation aux différents milieux qui à mon sens, auraient dû intervenir dans l'affaire du Cervin. *Alpina* devant refléter l'opinion du Club alpin suisse ainsi que le milieu des alpinistes ; le *Bulletin du Heimatschutz* devant représenter l'avis des milieux conservateurs ; les revues *La Semaine littéraire* et *Wissen und Leben* devant exprimer la position des milieux littéraires et intellectuels ; les revues du *Bulletin technique de la Suisse romande* et *Die Schweizerische Bauzeitung* devant traduire l'opinion des ingénieurs.

Cependant les résultats n'ont pas été forcément ceux escomptés. Alors que le *Bulletin du Heimatschutz* et la *Semaine littéraire* consacrent un article à l'affaire, et la revue *Alpina* cinq ; *Wissen und Leben*, le *Bulletin technique de la Suisse romande* et *Die Schweizerische Bauzeitung* n'en font pas mention. Ainsi pour certains milieux, il est possible de dire comment était perçue cette affaire, tandis que pour les autres on ne peut que se borner à émettre des hypothèses.

Pour ce qui est de la presse quotidienne, j'ai choisi un échantillon de journaux qui reflètent les grandes tendances politiques suisses de l'époque. C'est-à-dire les journaux radicaux bernois et zurichois *Der Bund* et *Die Neue Zürcher Zeitung*; les journaux libéraux vaudois et genevois *La Gazette de Lausanne* et le *Journal de Genève*; le journal catholique conservateur fribourgeois *La Liberté*; et le journal socialiste *Der Grütli*aner. Quelques journaux valaisans ont également été sélectionnés, afin de déterminer quel était l'écho du projet dans le canton du Valais. Il s'agit du journal radical *Le Confédéré*, et les journaux conservateurs *La Gazette du Valais* et le *Nouvelliste valaisan*.

Comme pour la presse spécialisée, le résultat de ce dépouillement s'est révélé également très inégal selon les journaux : *La Gazette de Lausanne* et *La Gazette du Valais* consacrent à l'affaire treize articles. Suit *La Liberté* avec sept articles ; *Le Nouvelliste valaisan* avec cinq articles ; *Le Confédéré* avec trois articles ; *Le Journal de Genève* fait paraître deux articles ; tandis que *Die Neue Zürcher Zeitung* ne publie qu'un seul article. En revanche, d'après ma recherche *Der Grütli*aner et *Der Bund* ne font paraître aucun article sur le funiculaire du Cervin.

Après avoir effectué ce dépouillement, la suite du travail a consisté à poursuivre la recherche de fonds d'archives concernant le projet du Cervin au niveau cantonal. En effet, bien que la loi fédérale sur les chemins de fer de 1872 stipule que l'octroi des concessions revient exclusivement aux Autorités fédérales et non plus aux cantons comme c'était le cas, leurs préavis sont tout de même requis par le Département fédéral des postes et chemins de fer.⁴⁰ Toutefois ce sont les Autorités fédérales qui avaient le dernier mot en la matière.⁴¹

⁴⁰ « Loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (du 23 décembre 1872) », article premier, in *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, vol.7, p. 4

⁴¹ Ibid., article 4

Ainsi les concessionnaires devaient déposer auprès du Département fédéral des chemins de fer, un dossier comprenant les plans du tracé, un rapport général décrivant l'ensemble du projet ainsi qu'un rapport technique et financier. Ce dossier était notamment étudié attentivement par le bureau technique du Département des chemins de fer, et envoyé pour préavis aux cantons concernés. Ensuite, la demande de concession était soumise à l'Assemblée fédérale qui au final décidait de l'octroyer ou non. Mais, malgré une recherche approfondie aux Archives de l'Etat du Valais à Sion, avec l'aide des archivistes M Hans Robert Ammann et Mme Geneviève Bornet-Mariéthoz, il a été malheureusement impossible de trouver le préavis du canton Valais. Voici la liste des fonds qui ont été dépouillés :

- Le fonds du Département des Transports, de l'Equipeement et de l'Environnement (DTEE) : ce fonds ne fait mention que du Message publié par le Conseil fédéral dans la *Feuille Fédérale* par rapport à la demande de concession de 1890.⁴² Il ne contient aucun dossier de mise à l'enquête pour la demande de concession de 1906.
- Le fonds du Département des Travaux Publics (DTP) : dans ce fonds, j'ai dépouillé la correspondance du Département des Travaux Publics de 1907 à 1915.⁴³ Cette recherche a été faite dans l'espoir de trouver des échanges entre ce département et les Autorités fédérales, en plus de la correspondance trouvée aux Archives fédérales. Cette recherche n'a pas non plus donné de résultat.
- Le fonds du Grand Conseil, du Conseil d'Etat, et de la Chancellerie : dans ce fonds, les protocoles du Conseil d'Etat et ceux du Grand Conseil ont été dépouillés entre 1907 et 1914, sans résultat. La correspondance du Conseil d'Etat et de la Chancellerie a aussi été passée en revue, sans résultat également. Les années dépouillées ont dû se borner pour la correspondance envoyée aux années 1907-1912, et pour la correspondance reçue aux années 1906-1909, en raison de l'absence de la documentation pour les années suivantes.^{44 45}

⁴² « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à la concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont Cervin (Du 30 janvier 1892) » in la *Feuille fédérale*, vol. 1, cahier n° 5, 1892, pp. 506-525

⁴³ AEV, Fonds 1DTP, Copies-Lettres authentiques/ 49-106, 1907-1915

⁴⁴ AEV, Fonds du Grand Conseil, du Conseil d'Etat, et de la Chancellerie, 1110-6, Correspondance du Conseil d'Etat et/ou de la Chancellerie, 1907-1912

⁴⁵ AEV, Fonds du Grand Conseil, du Conseil d'Etat, et de la Chancellerie, 1110-6, Correspondance adressée au Conseil d'Etat et à la Chancellerie, 1906-1909

- Les rapports du Conseil d'Etat et du Grand Conseil ont également été dépouillés entre 1907 et 1914. Cette recherche a certes donné un résultat, mais celui-ci reste négligeable puisqu'il ne donne aucun renseignement sur le préavis du canton : ces rapports indiquent uniquement que la demande de concession pour le funiculaire du Cervin a été mise à l'enquête.

2 Le concept d'identité nationale

Les études sur ce concept sont assez nombreuses. Or, chacune d'entre elles abordent ce sujet sous différents angles. Cette diversité des approches permet de mettre en évidence plusieurs de ses caractéristiques. Néanmoins, cette étude-ci n'a pas la prétention de donner une vision exhaustive de ce qu'est l'identité nationale. En effet, les chercheurs pris en compte ici, insistent tous sur la difficulté de mettre en évidence l'ensemble des facettes de ce phénomène. Cependant il faudra tenter de le disséquer, en montrant non seulement sa structure, mais aussi les mécanismes qui le régissent.

Dans ce chapitre, il s'agit donc plus de mettre avant les aspects théoriques de cette notion, que le contenu de l'identité d'une nation en particulier. Cette première étape fournira des éléments importants quant à l'élaboration d'une définition de l'identité nationale, et aidera à comprendre pourquoi les bouleversements qui marquent la Suisse à la Belle Epoque sont perçus comme un facteur de dégénérescence identitaire. Au préalable, il faut exposer quelle est l'origine historiographique de ce concept, ainsi que les différentes approches qui ont été prises en considération dans cette recherche.

2.1 Historiographie et origine du concept

Voici les auteurs considérés dans ce travail et qui ont le plus étudié ce phénomène : Anne-Marie Thiesse chercheuse au CNRS, privilégie dans son ouvrage *La création des identités nationales, Europe XVIIIe-XXe siècle*, une étude historique de la construction des identités nationales en lien avec la proclamation des Etats-nations. L'historien français Gérard Noiriel consacre également quelques pages au lien entre l'identité nationale et l'émergence des Etats-Nations dans son ouvrage *Etat, Nation et Immigration*.

L'historien suisse Goerg Kreis se distingue par une recherche plus globale sur ce concept, notamment dans son article intitulé « La question de l'identité nationale » ; ainsi que dans le projet national de recherche intitulé *La Suisse chemin faisant. Rapport de synthèse du PNR 21 « Pluralisme culturel et identité nationale »*. Dans ces études, G. Kreis met en avant les mécanismes de l'identité nationale et tente de la définir.

Comme étude plus spécifique sur l'identité nationale suisse, on peut citer celle très intéressante de l'historien britannique Oliver Zimmer, intitulée « In Search of Natural Identity : Alpine Landscape and the Reconstruction of the Swiss Nation ». Dans cet article, O. Zimmer montre le rôle du paysage dans la construction de l'identité helvétique.

Il faut préciser que les études exposées ci-dessus révèlent une réelle difficulté de la part des chercheurs à définir ce concept de manière satisfaisante. En effet, pas une ne proposent une définition qui rendrait compte de toutes ses spécificités. Par exemple, A.-M. Thiesse fait même l'impasse sur une définition de ce concept, alors qu'il constitue l'objet central de sa recherche. Cela dit, certains auteurs essayent malgré tout de proposer des définitions. Bien qu'elles présentent certaines lacunes, elles serviront de base pour la compréhension de ce phénomène, et seront complétées par la suite.

D'après G. Kreis, l'identité nationale est une notion dont l'apparition sous cette dénomination est assez récente. Auparavant cette notion pouvait apparaître à travers d'autres expressions, telles que « esprit national », « fierté nationale » ou « conscience nationale ».⁴⁶ Pour cet historien, l'association des termes « identité » et « nation » dans l'historiographie, date approximativement des années 1960. D'après lui, l'apparition de ce concept sous cette forme résulte de plusieurs circonstances : des anciennes colonies voulaient se construire une identité qui leur fut propre. Tandis que d'autres pays qui faisaient face à des tensions internes, se virent dans l'obligation de développer une identité qui devait prendre en compte les diversités culturelles.⁴⁷

2.2 Structure et mécanismes

2.2.1 La structure générale de l'identité nationale

Parmi les auteurs qui ont examiné ce phénomène, seuls G. Kreis et G. Noiriel s'efforcent d'en donner une définition. Celles qu'ils proposent ont l'avantage de dégager les aspects structurels généraux de ce concept. Cependant celles-ci posent un problème d'ordre méthodologique : G. Kreis et G. Noiriel s'appuient largement sur la définition de l'identité de l'individu, qu'ils appliquent ensuite au concept d'identité nationale.

⁴⁶ Kreis Georg, « La question de l'identité nationale » in Paul Huber (dir.), *Les Suisses : modes de vie, traditions, mentalités*, tome II, Editions Payot, Lausanne, 1992, p. 782

⁴⁷ Ibid., pp. 781-782

D'après G. Kreis, ce transfert se justifie par « l'ancienne tradition selon laquelle on comparait l'Etat [...], les peuples et les nations, à des personnes [...] ». ⁴⁸ En dépit de cette mince explication, il semblerait que ces deux concepts présentent des analogies structurelles. Ainsi la définition de l'identité de l'individu servira de base pour définir ensuite l'identité nationale. ⁴⁹ Voici tout d'abord la définition que donne G. Kreis :

« Lorsqu'on parle d'identité, on entend en général l'image qu'une personne a d'elle-même et, jusqu'à un certain point, forcément, de son environnement. Cette image est construite à partir de la combinaison de différents traits de caractère qui sont en partie donnés et en partie choisis et qui incluent des données objectives comme des évaluations subjectives. Mais l'identité n'est pas qu'individuelle, elle se définit aussi sur la base d'une comparaison avec l'autre. » ⁵⁰

D'après cette première définition, l'identité est, de façon très schématique, une représentation ou une image que se fait un individu lambda de sa propre personne. Cette image se structure selon deux axes : d'une part, celle-ci se compose d'un ensemble de différents traits de caractère qui définissent la personne, ensemble que j'ai choisi de nommer le « patrimoine identitaire ». Et d'autre part, ce patrimoine identitaire s'élabore sur le mode de la comparaison avec d'autres individus. Dans la définition proposée par G. Noiriel, on retrouve cette double structure :

« La première dimension concerne « l'identité du même », l'identité au sens objectif du terme pourrait-on dire. Elle s'obtient par un travail de comparaison visant à dégager les traits pertinents qui définissent un individu à la fois comme un et comme unique, par opposition aux autres. [...] La deuxième dimension concerne « l'identité de soi », la forme pronominal de l'identification, au sens où l'individu s'identifie à une image de lui-même (« je ») qui suppose une continuité dans le temps, une mémoire, bref la présence de son passé dans son présent. » ⁵¹

De même que G. Kreis, G. Noiriel estime que l'identité est une image qu'un individu se fait de lui-même, et celle-ci se structure selon deux vecteurs : la représentation de l'identité se compose de « traits pertinents qui définissent un individu », ce qui équivaut à ce j'ai choisi d'appeler le patrimoine identitaire ; et ce patrimoine se construit en comparaison avec d'autres individualités, de façon à se différencier de celles-ci.

⁴⁸ Ibid., p. 783

⁴⁹ Il serait trop long d'exposer ici les théories sur l'identité individuelle. D'une part parce qu'une telle étude s'approche plus d'un travail de sociologie ou d'anthropologie que d'un travail d'histoire. D'autre part, vu l'étendue de cette problématique, un mémoire entier pourrait être consacré uniquement à ce sujet. Toutefois, on peut renvoyer le lecteur qui s'intéresserait à cette question, aux travaux de l'anthropologue et philosophe Claude Lévi-Strauss : Claude Lévi-Strauss (dir.), *L'identité : séminaire interdisciplinaire*, B. Grasset, Paris, 1977.

⁵⁰ Kreis Georg, *loc. cit.*, p. 782

⁵¹ Noiriel Gérard, *Etat, Nation, et Immigration*, Belin, [s.l.], 2001, p. 136

Cependant, dans la définition de G. Noiriel, apparaît un élément qui est absent de celle de G. Kreis : il introduit la notion de continuité dans le temps de l'identité. Cet aspect sera étudié au point 2.3.2 de ce chapitre, ce point-ci se bornant à examiner la structure générale de l'identité nationale.

Si l'on considère comme G. Kreis, que la définition de l'identité individuelle est transposable au concept d'identité nationale, alors il est possible déjà d'en donner une définition : l'identité nationale serait l'image ou la représentation qu'une communauté nationale se fait d'elle-même. Or, cette représentation se compose d'un patrimoine de différentes caractéristiques qui servent à définir la nation. Parallèlement, ces caractéristiques sont déterminées de façon à distinguer cette nation-ci des autres. Afin de corroborer cette première définition, ainsi que la démarche adoptée selon laquelle il existe des analogies entre l'identité individuelle et l'identité nationale, on peut citer la définition de l'identité nationale tirée par G. Kreis du projet national de recherche n° 11 (PNR), intitulé « Politique de sécurité » :

« La notion d'identité nationale se réfère aux structures, processus et valeurs fondamentaux et caractéristiques qui différencient une société du monde environnant, qui assurent son unité et sa continuité, sont plus ou moins communs à tous ses membres ou sont défendus par ceux-ci. »⁵²

Dans cette définition, on retrouve la structure qui a été dégagée précédemment : l'identité de la nation se base sur des « structures, processus et valeurs fondamentaux et caractéristiques », c'est-à-dire le patrimoine identitaire. Et ce patrimoine qui les définit a pour fonction de différencier les nations les unes des autres.

Si je ne me suis pas basée sur cette définition au début de ce chapitre, c'est que celle-ci présentait à mes yeux une lacune importante par rapport aux définitions de G. Kreis et de G. Noiriel : la notion d'image ou de représentation en est absente. Il s'agissait également de montrer la difficulté éprouvée par les chercheurs à définir ce concept.

Les trois définitions exposées ci-dessus sont intéressantes, dans le sens qu'elles nous renseignent sur la structure de base de cette notion. Toutefois, elles sont encore trop superficielles pour comprendre comment ce concept fonctionne.

⁵² Projet national de recherche n° 11 (PNR) « Politique de sécurité ». Cité par Kreis Georg, *La Suisse chemin faisant. Rapport de synthèse du PNR 21 « Pluralisme culturel et identité nationale »*, L'Age d'Homme, Lausanne 1994, p. 27

Elles ne renseignent pas sur la fonction de ce phénomène, ni sur la façon dont cette image se construit, et dans quelles circonstances particulières émerge la conscience d'une identité nationale. En effet, comme je vais le montrer dans la suite de ce travail, ce concept repose sur une mécanique interne assez complexe. Ce qui explique par ailleurs les difficultés à le définir.

2.2.2 Fonctions de l'identité nationale

La plupart des travaux qui ont été pris en compte dans cette étude, comme ceux de A.-M. Thiesse et G. Noiriel, portent sur l'identité nationale en lien avec la création des Etats-nations entre le XVIII^e siècle et le XIX^e siècle. Je n'ai malheureusement pas trouvé de recherche spécifique sur l'identité nationale entre 1890 et 1914, ce qui pose un problème méthodologique pour ma recherche. Toutefois ces études fournissent des éléments importants quant à la compréhension de ce phénomène. C'est pourquoi l'analyse de cette notion se fera en majeure partie sur la base de ces études. Elles permettront notamment de déterminer ses fonctions, comment celle-ci se construit et dans quelles circonstances elle émerge.

Si ces auteurs étudient l'identité nationale en rapport avec la naissance des Etats-nations, c'est qu'il s'agit d'une période particulièrement propice pour l'émergence d'une conscience nationale. Comme on le verra plus loin, celle-ci tend à se manifester lors de périodes d'incertitude ou lorsque le besoin d'activer cette conscience nationale se fait sentir.

En effet d'après G. Kreis, la phase de construction de la nation qu'il nomme « l'ère du *nation building* », ⁵³ nécessite le développement d'une conscience nationale. Pour G. Noiriel, celle-ci en est même une composante essentielle. ⁵⁴ Cependant, il est important de préciser que la manifestation d'une conscience nationale ne se limite pas à cette phase de *nation building*. Par exemple, G. Kreis montre dans le cas de la Suisse, que celle-ci s'est activée pendant différentes périodes, et ceci même avant la création de l'Etat fédéral en 1848. Il s'agit des guerres d'expansion au cours de la seconde moitié du XVe siècle, ainsi que la période du rationalisme et de la Révolution. ⁵⁵

⁵³ Kreis Georg, *loc. cit.*, p. 787

⁵⁴ Noiriel Gérard, *op. cit.*, p. 136

⁵⁵ Kreis Georg, *loc. cit.*, p. 787

Si l'on revient au lien entretenu entre la fondation des Etats-nations et la manifestation d'une identité nationale, celle-ci est indiscutablement le pendant de la phase de construction de la nation. Car une nation ne peut s'affirmer sans l'existence d'une conscience nationale qui soit commune à un groupe d'individus désirant se réunir pour former un Etat souverain. En effet, les Etats-nations nés de la volonté des peuples à vouloir disposer d'eux-mêmes nécessitent l'élaboration d'une identité nationale forte.

Il faut bien comprendre que les nations nouvellement créées se trouvent en face d'un problème de légitimité par rapport aux autres nations, mais également de cohésion nationale. Car, comme le dit A.-M. Thiesse, « la nation naît d'un postulat et d'une invention. ».⁵⁶ Alors comment établir un lien entre les concitoyens qui ont été réunis de manière artificielle ? L'objectif est de développer une conscience nationale composée d'un patrimoine identitaire auquel pourrait se référer l'ensemble du peuple. Le défi est donc de fabriquer une certaine image de la nation qui puisse susciter chez les membres de la communauté un sentiment d'appartenance au pays.

Ici, apparaît une des fonctions de l'identité nationale : il s'agit non seulement d'assurer la cohésion nationale, mais aussi de donner une légitimité à la nation. De manière générale, on pourrait aller jusqu'à dire que le développement d'une identité nationale a comme enjeu principal la sauvegarde de la nation. Ainsi on peut émettre l'hypothèse que si l'image de la nation est mise à mal que ce soit d'une manière ou d'une autre, il peut naître le sentiment au sein d'une communauté que la nation est elle-même menacée.

2.3 Le patrimoine identitaire

2.3.1 Une construction artificielle

La nécessité de forger une conscience nationale lors de la création des nations, montre que l'identité nationale ne va pas de soi. Ce n'est pas un phénomène naturel. Elle ne se manifeste pas spontanément dans une société donnée. Au contraire, elle serait une construction artificielle. Pour A.-M. Thiesse, les identités nationales découlent effectivement d'une invention.⁵⁷

⁵⁶ Thiesse Anne-Marie, *La création des identités nationales. Europe XVIIIe-XXe siècles*, Editions du Seuil, Paris, 1999, p. 14

⁵⁷ Ibid., p. 13

De même que la nation résulterait d'une invention, l'identité nationale serait le produit d'un artifice. A.-M. Thiesse explique comment se forme le patrimoine identitaire qui constitue l'image d'un pays. D'après elle, les identités nationales se construisent toutes sur le même modèle.⁵⁸ Ce qui paraît paradoxal, puisque comme nous l'avons vu précédemment l'identité d'une nation se compose en comparaison avec d'autres nations, afin de se différencier de celles-ci. Ce modèle est une liste de différentes catégories qui jouent le rôle de pourvoyeurs d'identité. Elle compare cette liste à un « kit en « do-it-yourself », dans lequel chaque nation puiserait des éléments pour se construire sa propre identité.⁵⁹ Voici les catégories qui composent cette liste :

« [...] une histoire établissant la continuité avec les grands ancêtres, une série de héros parangons, des vertus nationales, une langue, des monuments culturels, un folklore, des hauts lieux et un paysage typique, une mentalité particulière, des représentations officielles—hymne et drapeau—et des identifications pittoresques—costume, spécialités culinaires ou animal emblématique »⁶⁰

En effet, par exemple dans la période qui suit la création de l'Etat fédéral, on se passionne notamment pour la « civilisation des Lacustres » dans laquelle on croît trouver les ancêtres des Suisses.⁶¹ On invente également de nouvelles traditions comme celle du costume folklorique.⁶² Et on institue une série de manifestations à caractère patriotique comme par exemple la fête nationale du 1^{er} août créée en 1891.⁶³

G. Noiriel reconnaît dans cette élaboration d'un patrimoine national un travail d'« homogénéisation culturelle ». ⁶⁴ Le but est de gommer les différences régionales en imposant de nouveaux référents culturels dits nationaux dans le but de créer une unité nationale. Ce travail d'homogénéisation indique qu'il ne faut pas considérer l'identité nationale comme une représentation conforme à la réalité du pays, mais plutôt qu'elle est une image tronquée de celle-ci.

⁵⁸ Ibid., p. 11

⁵⁹ Ce concept a été développé par le sociologue suédois Orvar Löfgren, et repris ensuite par A.-M. Thiesse. Löfgren Orvar, « The Nationalization of Culture », in *National Culture as Process*, rééd. de *Ethnologica Europea*, XIX, 1, 1989, p. 5-25. Cité par Thiesse Anne-Marie, *ibid.*, p. 13

⁶⁰ Ibid., p. 14

⁶¹ En 1854, l'assèchement exceptionnel du lac de Zurich révèle la présence de pieux plantés dans la terre. Ferdinand Keller, président de la Société des antiquaires de Zurich est persuadé qu'il s'agit de restes de villages palafittiques, vestiges d'une ancienne civilisation lacustre. Cette découverte eut un grand retentissement à une époque où l'on cherchait à identifier les racines historiques du pays. Kaeser Marc-Antoine, *Les Lacustres. Archéologie et mythe national*, PPUR, Lausanne, 2004, pp. 19-21, pp. 42-43

⁶² Jost Hans Ulrich, *Les Avant-gardes réactionnaires. La naissance de la nouvelle droite en Suisse, 1890-1914*, Editions d'en bas, Lausanne, 1992, pp. 136-137

⁶³ Jost Hans Ulrich, *op. cit.*, p. 125

⁶⁴ Noiriel Gérard, *op. cit.*, p. 176

Les catégories identitaires qui sont indiquées par A.-M. Thiesse ne peuvent produire une représentation fidèle en tout point de la nation. Elles fournissent plutôt une image schématique ou stéréotypée de celle-ci, loin de la réalité concrète de la société. Ce constat du décalage qui existe entre la représentation de la nation et sa réalité effective, doit nous rendre attentif au fait que ce qui est considéré comme des spécificités nationales résultent en grande partie d'une invention. L'image qu'on croit refléter la nation est en quelque sorte faussée.

2.3.2 Le principe d'authenticité

Un paradoxe important naît de l'aspect artificiel de l'identité nationale. Comme cela a été dit plus haut, la création des nations nécessite la mise en place d'une conscience nationale basée sur la fabrication d'un patrimoine dont le but est de légitimer celles-ci. Mais comment cette légitimité est-elle possible, si elle se fonde sur un artifice ? Car le but recherché n'est-il pas d'exprimer le bien-fondé de la nation ? Force est de constater que la dimension factice du patrimoine identitaire est un obstacle au but poursuivi. L'objectif est donc de faire apparaître les éléments de la liste précédemment citée comme authentiques.

L'importance de l'authenticité pour l'identité nationale a été étudiée par O. Zimmer dans son article « In Search of Natural Identity : Alpine Landscape and the Reconstruction of the Swiss Nation ». Il faut noter que cet aspect est peu mis en avant par les autres chercheurs. Pourtant, il paraît capital pour comprendre comment fonctionne l'identité nationale. En effet d'après O. Zimmer, l'authenticité est l'élément clef de l'identité nationale :

« The Key concept with regard to national identity is authenticity. That is to say—to draw again on a more dynamic picture—reconstructing nations over time inevitably means reconstructing them as distinctive, original, and historically embedded orders. Once they cease to be perceived as authentic and original, nations lose much of former legitimacy and meaning. »⁶⁵

⁶⁵ Zimmer Oliver, « In Search of Natural Identity : Alpine Landscape and the Reconstruction of the Swiss Nation » in *Comparative Studies in Society and History. An International Quarterly*, janvier 1998, vol. 40, n° 1, p. 642

Ici, O. Zimmer montre que l'authenticité est la condition sine qua non pour qu'une nation soit légitimée. Si cette authenticité est altérée, c'est non seulement l'identité nationale qui est remise en question, mais la nation toute entière. Ainsi le patrimoine identitaire bien qu'il soit produit de façon artificielle, doit d'une manière ou d'une autre recouvrir le masque de l'authenticité, pour que les fonctions de l'identité nationale puissent opérer, c'est-à-dire assurer l'unité et la légitimité du pays. D'après O. Zimmer, cette authenticité s'acquiert à travers l'historicité et l'aspect original du patrimoine identitaire :

« From a formal point of view, the authentication of a national culture entails two process : the construction of continuity with a nation's alleged ethnohistorical past (historicism) on the one hand and the creation of a sense of naturalness (naturalization) on the other.»⁶⁶

Ainsi paradoxalement, bien que l'identité nationale résulte d'une invention, le patrimoine identitaire doit apparaître comme une sorte d'héritage qui serait transmis de génération en génération. C'est à travers cette continuité du patrimoine identitaire qui a traversé les âges sans être altéré, que la nation peut trouver une légitimité. Cette authenticité est donc garante de la légitimité nationale. Cela explique pourquoi, chaque nation, pendant la période qui suit sa fondation, marque un intérêt tout particulier pour ses origines historiques. Car retracer l'histoire d'une nation permet d'établir une continuité entre les origines du pays et la création de l'Etat-nation. Cet ancrage historique de la nation fonctionne comme garantie de son droit légitime à se proclamer comme nation souveraine. Par ailleurs, rappelons que la notion d'historicité était déjà présente dans la définition de l'identité individuelle de G. Noiriel et dans celle de l'identité nationale tirée du PNR n° 11 « Politique de sécurité ». Ce qui démontre que l'identité individuelle et l'identité nationale présentent des similitudes.

L'authenticité et l'historicité comme dimensions essentielles de l'identité nationale impliquent que tous changements risquent de mettre en péril l'identité nationale. C'est-à-dire d'ébranler la représentation que se fait une communauté de son pays, et donner l'impression que l'existence de la nation est menacée. Ainsi, pour que la pérennité de la nation soit préservée aux yeux d'une communauté, les éléments qui composent l'identité nationale, comme un paysage ou des mœurs spécifiques, doivent être conservés dans leur authenticité.

⁶⁶ Ibid.

J'ai montré jusqu'à présent comment l'idée de sauvegarde de la nation dépendait du maintien de l'authenticité de l'identité nationale, et que tous changements pouvaient remettre en cause celle-ci. Toutefois il semble illusoire de croire, qu'une société puisse être à l'abri de la moindre transformation. Ainsi la représentation de la nation doit faire l'objet d'une constante remise en cause. La partie qui suit montre comment le phénomène l'identité nationale réagit face à des bouleversements importants.

2.3.3 Un concept dynamique : l'interaction entre identité et contexte

Jusqu'ici l'identité nationale a été abordée uniquement dans sa dimension statique, car il s'agissait de montrer sa structure générale. Les remarques d'O. Zimmer ont montré que l'identité nationale devait se caractériser par une certaine authenticité et historicité, pour assurer la pérennité de la nation aux yeux d'une communauté nationale. Or il semblerait que cette stabilité ne serait qu'un état de l'identité nationale : certains chercheurs considèrent effectivement l'identité nationale comme un processus qui évolue en fonction des aléas du contexte.

En effet, il est nécessaire d'introduire un aspect essentiel pour comprendre pourquoi dans l'introduction à cette recherche, un lien a été établi entre les bouleversements induits par l'industrialisation à la Belle Epoque, et l'affirmation d'une conscience nationale. D'après certains travaux, l'identité nationale serait un phénomène dynamique qui interagirait fortement avec le contexte. Comme je l'ai déjà suggéré au point 2.2.2., l'affirmation d'une conscience nationale ne se manifeste pas constamment au sein d'une communauté. Celle-ci peut être activée durant certaines phases, et sommeiller à d'autres.⁶⁷

G. Noiriel considère par exemple, que le sentiment d'appartenance à une nation est quelque chose de latent chez l'individu, qui peut s'animer dans certaines circonstances.⁶⁸ Ainsi l'identité nationale passe par des phases d'activation et de désactivation. Selon G. Kreis, cette variation d'intensité de la manifestation d'une identité nationale est le résultat d'une forte interaction entre celle-ci et un contexte en particulier.

⁶⁷ Kreis Georg, *loc. cit.*, p. 782

⁶⁸ Noiriel Gérard, *op. cit.*, p. 207

Plus précisément, G. Kreis considère que l'évolution du contexte peut l'infléchir fortement. Il peut soit contribuer à la renforcer, soit à la remettre en question.⁶⁹ Vu la problématique choisie au début de cette recherche, c'est le deuxième cas de figure qui m'intéresse ici. L'identité nationale semble en effet remise en question lors de période de crise ou lorsqu'une société subit d'importantes transformations.⁷⁰ Si l'on reprend la théorie de O. Zimmer, l'authenticité qui garantit la légitimité de la nation serait en quelque sorte altérée lors de ces périodes de fortes mutations, et il peut naître ainsi dans les esprits l'idée que l'existence de la nation serait menacée.

Les traits spécifiques qui définissaient jusqu'alors une nation et auxquels adhérerait une communauté, perdent aux yeux de celle-ci leur validité. Il naît donc un climat d'incertitude dans lequel l'individu peut croire que la nation est en voie de disparition. Ce qui se passe pendant ces périodes de troubles, c'est que l'image de la nation qui avait cours jusque là est mise en danger par cette société en cours de transformation. Ce déséquilibre entre l'évolution du contexte et une représentation de la nation désormais obsolète, engendre le sentiment que ce qui définissait la nation est en train de disparaître.

Or il apparaîtrait d'après G. Noiriel, que c'est justement pendant ces périodes d'incertitude, où l'existence de la nation paraît menacée, que les membres d'une communauté peuvent manifester une conscience nationale plus forte que lors de périodes moins instables :

« [...] les citoyens découvrent qu'ils possèdent [...] une « identité nationale », lorsque leur intérêts sont « menacés » par d'autres groupes nationaux (dans un contexte de guerre, de concurrence sur le marché de travail, de compétitions sportives...). »⁷¹

Pour G. Kreis, ce déséquilibre issu du décalage entre la représentation de la nation et une société en cours de transformation, obligerait les individus à se reconstruire une nouvelle identité nationale.⁷² Le but de cette démarche serait de retrouver un équilibre entre la représentation de la nation et l'évolution de la société.

⁶⁹ Kreis Georg, *loc. cit.*, pp. 782-783

⁷⁰ Ibid., p. 783

⁷¹ Noiriel Gérard, *op. cit.*, p. 208

⁷² Kreis Georg, *loc. cit.*, p. 783

Néanmoins, selon A.-M. Thiesse, il s'agit moins de construire une nouvelle image de la nation, que de raviver celle qui prédominait jusqu'ici. En période d'incertitude, la nature rassurante de l'identité nationale, dans la mesure où elle met en avant des éléments caractérisés en apparence par une certaine authenticité, est remobilisée par une communauté. On peut en conclure que l'affirmation de l'identité nationale serait le corollaire d'une société en mutation. G. Kreis et A.-M. Thiesse vont même jusqu'à dire que la manifestation d'une conscience nationale serait un très bon contrepoids aux bouleversements qui affectent une société. Elle aurait pour fonction de supporter les transformations d'une société :

« [...] plus le changement social s'accélère, ou plus il est ressenti comme tel, et plus l'individu éprouve le besoin de s'assurer une sorte de contrepoids en découvrant des éléments stables. »⁷³

« Le culte de la tradition, la célébration du patrimoine ancestral ont été un efficace contrepoids permettant aux sociétés occidentales d'effectuer des mutations radicales sans basculement dans l'anomie. »⁷⁴

En conclusion, la représentation de la nation est un phénomène assujéti aux contraintes extérieures. Un contexte marqué par des changements importants peut mettre à mal cette image, et il peut émerger au sein de la communauté l'idée que la pérennité de la nation n'est plus assurée. Paradoxalement, c'est justement parce que celle-ci semble menacée, qu'une communauté peut faire preuve d'un regain de nationalisme.

2.4 Les rapports entre les identités nationales étrangères

Jusqu'ici ce travail s'est concentré sur la manière dont se construit l'identité nationale, et comment celle-ci se manifeste plus particulièrement dans un contexte de crise. Il s'agit maintenant d'exposer comment celle-ci se constitue en comparaison avec les identités nationales étrangères. En effet, d'après la définition de l'identité nationale que j'ai proposée au point 2.2.1, l'identité nationale se compose d'un patrimoine qui se fabrique de sorte à se distinguer des autres nations. D'après A.-M. Thiesse, ce travail de comparaison s'est effectué sur la base d'échanges internationaux :

⁷³ Ibid., p. 784

⁷⁴ Thiesse Anne-Marie, *op.cit.*, p. 16

« Un vaste atelier d'expérimentation, dépourvu de maître d'œuvre et pourtant intensément animé, s'est ouvert en Europe au XVIIIe siècle et a connu sa plus haute productivité au siècle suivant. Sa caractéristique fut d'être transnational.[...] tout groupe national se montrait fort attentif à ce qu'accomplissait ses pairs et concurrents, s'empressant d'adapter pour son propre compte une nouvelle trouvaille identitaire, étant à son tour imité dès qu'il avait conçu un perfectionnement ou une innovation. »⁷⁵

Par exemple, les nations s'imitèrent les unes les autres pour ce qui est de rechercher leurs racines historiques.^{76 77} En ce qui concerne ce travail de comparaison, les expositions universelles jouèrent par exemple un rôle important.⁷⁸ Lors de ces événements, chaque nation pouvait voir ce qui se faisait chez les autres. Parallèlement, ces expositions étaient également un espace d'affirmation des identités nationales.

Il serait difficile d'analyser dans le détail comment fonctionne la construction du patrimoine identitaire par rapport aux autres nations, en raison du peu d'informations disponibles sur le sujet. Néanmoins, il est possible de donner un aperçu de la complexité de ce processus. Il est même possible d'aller plus loin dans cette idée selon laquelle ce sont les échanges internationaux qui ont déterminé en partie les identités nationales.

Par exemple, il semblerait qu'une nation peut adopter l'image que les autres ont de celle-ci, afin de préserver sa souveraineté : dans son article sur « La culture politique du petit Etat dans l'ombre des grandes puissances », Hans Ulrich Jost démontre comment l'image de la Suisse qui souffre dans la deuxième moitié du XIXe siècle d'une crise de légitimité, s'est infléchie en fonction de contraintes extérieures. La Suisse a diffusé l'image d'un pays investi des valeurs politiques de liberté et de démocratie qui se confondent avec l'histoire mythique de la Suisse, notamment avec l'histoire de Guillaume Tell. Cette image qui correspondait à la représentation qu'en avaient les autres nations, avait pour le but d'intégrer la Suisse dans le nouvel ordre international et permettre ainsi de sauvegarder sa souveraineté.⁷⁹

⁷⁵ Ibid. p. 13

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Parler d'imitation peut sembler contradictoire par rapport à ce qui a été établi ci-dessus. En fait, il s'agit d'imitation vis-à-vis des différentes catégories identitaires exposées par A.-M. Thiesse, et non de leur contenu : par exemple, bien que les nations procédèrent entre le XVIIIe siècle et le XIXe siècle à la composition de leur histoire nationale, le contenu de chaque histoire nationale était différent.

⁷⁸ Thiesse Anne-Marie, *op.cit.*, p. 13

⁷⁹ Jost Hans-Ulrich, « La culture politique du petit Etat dans l'ombre des grandes puissances » in D. Kosári (dir.), Prof. Jost Hans Ulrich, *Les « petits Etats » face aux changements culturels, politiques et économiques de 1750 à 1914*, Lausanne, 1985, p. 27

Ces observations montrent à quel point le concept d'identité nationale est un phénomène complexe et paradoxal : la construction des identités nationales qui vise à mettre l'accent sur les caractéristiques qui distinguent les nations les unes des autres, peut passer par un processus d'aliénation.

Si j'ai consacré environ une page sur la manière dont les identités nationales se construisent les unes vis-à-vis des autres, c'est que ces quelques remarques doivent nous rendre attentifs au fait que lorsqu'une communauté manifeste son appartenance à la nation en proclamant ses spécificités nationales, ces spécificités peuvent provenir en réalité parfois de la vision que les nations étrangères ont de celle-la.

2.5 Définition théorique de l'identité nationale

L'analyse de la structure et des différents mécanismes effectuée, je vais maintenant tenter d'esquisser une définition théorique de l'identité nationale. Au préalable, il faut préciser que vu la complexité de cette notion, je ne prétends pas fournir ici une définition qui soit exhaustive. De plus, il s'agit d'une définition théorique : je ne postule pas que tous les phénomènes observés se concrétisent forcément dans la réalité. L'identité nationale est un vaste sujet dont beaucoup d'aspects restent encore à être investigués.

L'identité nationale est donc une représentation qu'un groupe national se fait de sa propre nation. Elle naît du besoin de créer une unité nationale ainsi que d'obtenir une légitimité en tant que nation souveraine. De manière globale, elle doit servir à préserver la pérennité d'une nation aux yeux d'une communauté. Paradoxalement, cette légitimité nationale semble s'acquérir à travers la construction d'une image artificielle qui se veut pourtant authentique. C'est par le biais de cette authenticité ainsi que le caractère historique de cette identité, que la nation peut trouver cette légitimité. En effet, l'identité de la nation se fabrique sur la base d'un patrimoine identitaire en partie inventé (une histoire, des monuments culturels, un folklore, des hauts lieux et un paysage typique, une mentalité particulière, etc.) qui doit néanmoins apparaître comme un héritage transmis de génération en génération sans avoir été altéré. Cette image se construit aussi en fonction des identités nationales étrangères, de manière à apparaître différente de celles-ci.

Or cette image semble être particulièrement soumise aux aléas du contexte. L'authenticité de l'identité nationale peut être ébranlée par d'importantes transformations sociétales : le patrimoine identitaire auquel se référait jusque-là une communauté nationale, peut être considéré par celle-ci comme menacé par ces changements. De là, peut naître le sentiment que la nation est menacée. Or il semblerait que c'est justement quand la nation paraît menacée, qu'on assiste à une intensification de la manifestation d'une conscience nationale. Réaffirmer l'identité nationale à travers la mise en évidence d'éléments inaltérables qui la composent, comme son histoire, ses valeurs ou ses symboles, agirait comme un facteur de stabilisation et permettrait ainsi de supporter les changements en cours.

Cette partie théorique dans laquelle j'ai montré comment fonctionne le concept d'identité nationale et à quelles contraintes conjoncturelles celle-ci se plie, a pour objectif d'aider à comprendre dans le chapitre suivant, pourquoi à la fin du XIXe siècle les impacts de la modernisation de la Suisse à la Belle Epoque sont perçus comme un facteur de dégénérescence de l'identité nationale suisse. Et il s'agira de voir aussi, si comme je l'ai postulé plus haut, ce sentiment que l'identité nationale est menacée, entraîne une réaffirmation de celle-ci.

3 La modernité, facteur de dégénérescence identitaire

3.1 Une problématique européenne

Vu les éléments théoriques mis en place plus haut, la Belle Epoque est particulièrement propice pour une remise en cause de l'identité nationale. Comme je l'ai montré dans l'introduction, cette période est marquée par d'importantes transformations tant économiques, sociales, environnementales, que politiques. Or il émerge au tournant du XIXe siècle en Suisse comme en Europe, un discours focalisé sur l'idée que la modernisation menacerait les caractéristiques nationales de disparition.⁸⁰

Le capitalisme en est largement tenu pour responsable : les impacts sociaux, économiques, culturels et environnementaux engendrés par celui-ci, auraient provoqué « l'aliénation » des peuples dont les caractéristiques spécifiques seraient en voie de disparition. Toutefois, ce discours ne semble pas nouveau. Bien que ne disposant que de peu d'informations pour situer exactement à quel moment émerge ce discours, G. Noiriel semble lui, suggérer qu'il soit apparu effectivement avant la période qui nous intéresse : des écrivains tels que Pierre Joseph Proudhon (1809-1865) et Alphonse de Lamartine (1790-1869) auraient déjà accusé à leur époque le capitalisme de détruire les nationalités.⁸¹ Il est probable que l'accélération des impacts de l'industrialisation entre 1890 et 1914 ait contribué à renforcer la diffusion de cette problématique au sein de la société.

Ce discours alarmiste est principalement tenu en Europe par une bourgeoisie conservatrice nostalgique de l'Ancien Régime qui n'a pas profité de l'essor économique.⁸² A travers cette critique de l'industrialisation, c'est la nouvelle élite affairiste à l'origine du prodigieux développement économique qui est visée. Cette bourgeoisie qui critique la doctrine du progrès et ses conséquences, se distingue par une idéologie anti-capitaliste et anti-libérale, et prône un retour aux valeurs de l'époque préindustrielle.⁸³

⁸⁰ Ditt Karl, « Nature Conservation in England and Germany 1900-70 : Forerunner of Environmental Protection ? » in *Contemporary European History*, vol. 5, 1996, p. 4

⁸¹ Noiriel Gérard, *op. cit.*, p. 232

⁸² Humair Cédric, « L'évolution technologique : un progrès social ? Les doutes de la Belle Epoque » in Humair Cédric, Jost Hans-Ulrich (dir.), *Prométhée déchaîné : technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Les Annuelles 11/2008, Editions Antipodes, Lausanne, 2008, p. 114

⁸³ Mayer Arno, *La persistance de l'Ancien Régime. L'Europe de 1848 à la Grande Guerre*, Trad. de l'anglais par Jonathan Mandelbaum, Flammarion, Paris, 1983, p. 267

Dans son ouvrage sur *La persistance de l'Ancien Régime* dans la deuxième moitié du XIXe siècle et le début du XXe siècle, Arno Mayer montre comment cette bourgeoisie conservatrice a court-circuité les principes du libéralisme en affichant des valeurs protectionnistes. Ce courant conservateur a dû trouver un certain écho dans la société : fort de la déstabilisation engendrée par l'industrialisation, ce mouvement a probablement acquis l'adhésion de catégories de la population lésées par ce nouvel ordre économique, comme par exemple les personnes actives dans le secteur agricole alors en perte de vitesse en Europe à la fin du XIXe siècle.⁸⁴

Ainsi la bourgeoisie conservatrice européenne a profité de la faillite de l'idéologie capitaliste pour affaiblir l'élite dominante. A travers cette confrontation d'une Europe en phase de modernisation et d'une bourgeoisie conservatrice qui exalte des valeurs désuètes comme le culte d'un passé idéalisé et la ruralité, on perçoit nettement deux visions de la société qui s'opposent : celle d'une société en voie de modernisation dominée par le libéralisme économique et celle d'une société qui valorise une image passéiste de la société, celle d'avant la révolution industrielle, qui exclu par conséquent toute modernité.

Il ne faut donc pas perdre de vue que cette dénonciation de la modernité comme facteur de dégénérescence identitaire comporte un enjeu stratégique : il s'agit pour cette élite conservatrice d'affaiblir la classe dominante. Toutefois, on ne peut pas uniquement envisager ce discours comme le stratagème d'une classe qui chercherait à regagner un certain poids dans la société. Car les effets de la révolution industrielle ont été attestés par les historiens : en Suisse, ces impacts ont opéré une restructuration de la société qui a pu engendrer dans les esprits une perte des repères identitaires : on peut par exemple citer l'arrivée en masse de travailleurs étrangers ; l'éclosion du mouvement ouvrier ; la perte de vitesse de certains secteurs économiques traditionnels comme l'agriculture, au profit du développement de l'industrie, mettant ainsi toute une partie de la population au chômage ; la transformation des villes en raison de nombreux arrivants ; ainsi que l'impact de l'industrie sur les paysages. Ces bouleversements ont pu être perçus comme une modification d'une certaine représentation de la société à laquelle l'ancienne bourgeoisie elle se référait. Le patrimoine identitaire qui définissait la nation est en quelque sorte remis en question par ces changements.

⁸⁴ Ibid., p. 25

Si l'on reprend le principe d'authenticité d'O. Zimmer, la modernisation a sans doute été perçue comme facteur de dissolution de l'identité nationale, parce que les transformations qu'elle a induites ont été ressenties comme une atteinte à cette authenticité. Ainsi bien que ce discours sur l'industrialisation comme facteur de dissolution des identités, avait pour objectif d'amenuiser le pouvoir de l'élite affairiste, il n'en est pas moins basé sur des faits réels.

3.2 L'affirmation de l'identité nationale suisse à la Belle Epoque

En Suisse aussi, les conséquences de l'industrialisation ont engendré le sentiment que l'identité nationale était menacée. Ce sentiment de perte d'identité suscite non seulement un questionnement autour de celle-ci, mais aussi un mouvement de conservation des caractéristiques supposés composer cette identité en danger. Alain Clavien montre effectivement dans son ouvrage *Les Helvétistes. Intellectuels et politique en Suisse romande au début du siècle*, comment les bouleversements induits par l'industrialisation ont donné lieu à une réflexion autour de l'identité nationale au sein de cercles d'intellectuels :

« Troublés par le nationalisme affirmé des Etats voisins, perplexes faces au fort nombre d'étrangers installés dans le pays, désorientés par des mutations sociales où ils croient discerner les symptômes d'une dégénérescence, nombreux sont les intellectuels suisses qui, en ce début du siècle [XXe siècle] s'inquiètent et s'interrogent, à la recherche d'une identité nationale malaisée à définir. »⁸⁵

Parmi ceux-ci, on trouve des personnalités comme Gonzague de Reynold, Ernest Bovet, Albert Trachsel et Paul Seippel. Face aux troubles qui marquent la société de la Belle Epoque, ceux-ci s'interrogent sur l'existence de spécificités culturelles suisses par le biais d'une réflexion sur la littérature ou l'art national. G. de Reynold se fait le champion de cette recherche d'une culture typiquement suisse. Par exemple, dans son article « La Suisse son art, son architecture », il entend prouver l'existence d'un art spécifiquement suisse, qui doit selon lui non seulement servir à définir la nation mais également à justifier son existence :

« L'essentiel est que notre pays ait exprimé par ces œuvres et imprimé en elles, en quelque sorte, sa définition. [...] L'art d'un peuple est sans doute la plus haute expression de sa vie nationale, et l'une des justifications de son existence. »⁸⁶

⁸⁵ Clavien Alain, *Les Helvétistes. Intellectuels et politique en Suisse romande au début du siècle*, Editions d'en bas, Lausanne, 1993, p. 7

⁸⁶ Reynold de, Gonzague, « Die schweizerische Nation. La Suisse, son art, son architecture » in *Wissen und Leben*, bd. V, 1^{er} octobre 1909-15 mars 1910, p. 599 et p. 611

E. Bovet lui, va plus loin : d'après lui, la pérennité de la Suisse dépend de l'affirmation d'une culture typiquement suisse:

« Le problème de la culture suisse [...] est à l'ordre du jour. Quelques-uns ont déclaré cette culture suisse peu désirable ou sont allés jusqu'à en nier la possibilité ; j'ose au contraire, avec d'autres, en affirmer la nécessité absolue ; je crois que l'avenir même de notre patrie en dépend. »⁸⁷

Conjointement à cette réflexion sur l'existence d'une identité nationale suisse, on procède à la sauvegarde d'éléments supposés la constituer. En effet, c'est au tournant du XXe siècle qu'apparaissent des organisations patriotiques dont l'objectif est de sauvegarder et de valoriser le patrimoine culturel que l'on croit menacé par la modernisation. On peut citer par exemple de la *Commission d'Art public de Lausanne* apparue en 1902,⁸⁸ la *Société des traditions valaisannes* créée en 1903⁸⁹, et bien évidemment la *Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque* ou *Heimatschutz* fondé en 1905.

Or cette association va jouer un rôle clef dans la campagne menée contre le projet du Cervin, il paraît donc nécessaire de la présenter ici. Il n'est pas question de retracer son histoire sur laquelle il existe déjà un excellent mémoire de licence, mais de montrer quelle était l'idéologie véhiculée par celle-ci au tournant du siècle. Le Heimatschutz est créé à Berne en juillet 1905 à l'initiative de l'écrivain Marguerite Burnat-Provins en réaction à la démolition des remparts de la ville de Soleure.⁹⁰ Cette association est en quelque sorte la figure de proue du mouvement de dénonciation des conséquences de l'industrialisation en Suisse.

En réaction aux changements apportés par celle-ci, le Heimatschutz valorise une image passéiste et idéalisée du pays en défendant un patrimoine conçu comme un témoignage du passé qui se veut authentique et qui exclu tout élément de modernité. Par exemple, des espaces tels que le village et le paysage alpin faisaient à ce titre l'objet d'une attention toute particulière de la part de la Ligue. Il s'agit donc de mettre en avant l'image d'une Suisse archaïque qui est en quelque sorte « muséifiée » par la démarche de cette Ligue.⁹¹

⁸⁷ Bovet Ernest, « Nationalité » in *Wissen und Leben*, bd. IV, 1er avril 1909-15 septembre 1909, p. 431

⁸⁸ Le Dinh Diana, *Le Heimatschutz, une Ligue pour la Beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de Licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Université de Lausanne, Lausanne, 1992, p. 19

⁸⁹ Ibid., p. 10

⁹⁰ Ibid., p. 37

⁹¹ Ibid., p. 11

Le programme de sauvegarde très diversifié du Heimatschutz, passait par la préservation des monuments historiques, de l'artisanat, des costumes, de l'architecture vernaculaire, mais aussi par celle des paysages dits « typiquement » suisses. Il n'est donc pas étonnant que la Ligue se soit manifestée contre la construction d'un chemin de fer sur le Cervin.⁹²

Contre toute attente, cette représentation stéréotypée de la Suisse, qui se diffuse à travers la conservation d'un patrimoine répondant au principal critère d'authenticité, semble avoir rencontré un certain succès : en témoigne le succès du *Village suisse* de l'exposition nationale de 1896 à Genève.⁹³ Cette attraction était conçue une reconstitution d'un village, avec sa cascade, ses chalets et ses habitants en costume, vaquant à leurs activités traditionnelles.

Or ce mouvement qui dénonce les impacts de la modernisation de la Suisse à la Belle Epoque et qui tente de réaffirmer une identité nationale présumée menacée, est issu d'un courant politique et intellectuel conservateur, voire réactionnaire, qui émerge en Suisse à la fin des années 1880.⁹⁴ Celui-ci conteste largement l'élite radicale alors au pouvoir, qu'il considère comme responsable des conséquences de l'industrialisation. En effet, le paysage politique suisse est dominé par le parti radical depuis la création de l'Etat fédéral en 1848, qui soutient une politique économique libérale.⁹⁵ Mais à la fin du XIXe siècle, cette suprématie est de plus en plus mise à mal par les répercussions de l'industrialisation.⁹⁶ En effet, l'idée fondatrice de l'idéologie du progrès selon laquelle celui-ci devait profiter à tous, fut largement contredite par ses effets.

⁹² La création du Heimatschutz a eu un retentissement certain en Suisse. En témoigne le nombre de membres qui passe de 165 en 1905 à 2'840 en 1906, pour atteindre 4'000 en 1907 et 6'000 en 1914. La Ligue fit également des émules à l'étranger, avec la fondation à Londres en novembre 1905, d'une branche britannique: *The English branch of the League for the preservation of Swiss Scenery*. En 1907, une section française du Heimatschutz fut créée, tandis qu'il existait déjà depuis 1901 une *Société pour la protection des paysages de France*. On voit aussi l'apparition d'autres sociétés comme le *Bund Heimatschutz* fondée à Berlin en 1904, ou encore l'*Associazione nazionale per i paesaggi e i monumenti pittoreschi d'Italia*, créée en 1913. Ibid., pp. 42-43. Thiesse Anne-Marie, *La création des identités nationales. Europe XVIIIe-XXe siècle*, Editions du Seuil, Paris, 1999, p. 252

⁹³ On enregistre pour la durée de l'exposition, 1'100'184 visiteurs. Crettaz Bernard, Michaelis-Germanier Juliette, *Une Suisse miniature ou les grandeurs de la petitesse*, Musée d'ethnographie de Genève, Genève, 1984, p. 118

⁹⁴ Jost Hans Ulrich, *Les Avant-gardes réactionnaires. La naissance de la nouvelle droite en Suisse, 1890-1914*, Editions d'en bas, Lausanne, 1992, p. 21

⁹⁵ Le parti était notamment soutenu par des organisations comme l'Union suisse du commerce et de l'industrie ainsi que par la haute finance. Ibid., pp. 14-15

⁹⁶ Ibid., p. 22

Or, ce courant conservateur, que Hans-Ulrich Jost nomme « la nouvelle droite »⁹⁷, profite de la faiblesse des radicaux pour prendre plus de poids dans le paysage politique et intellectuel.⁹⁸ L'idéologie véhiculée par cette nouvelle droite, proche de celle diffusée par le Heimatschutz, se caractérise principalement par un rejet des valeurs matérialistes à travers la condamnation du capitalisme, par un antisocialisme, par un certain degré de xénophobie, mais encore par une aversion pour la démocratie, de même que par un nationalisme affirmé.

Parmi les représentants de cette nouvelle droite, on retrouve Gonzague de Reynold (1880-1970) qui a joué un rôle central dans ce courant⁹⁹; et d'autres personnalités comme Edouard Secrétan (1848-1917), rédacteur en chef de la *Gazette de Lausanne*¹⁰⁰; ou encore Philippe Godet (1850-1922), collaborateur à la revue *La Semaine littéraire*.¹⁰¹ Certains d'entre eux comme Gonzague de Reynold, prônent un retour à la société d'Ancien Régime, c'est-à-dire à une société préindustrielle.¹⁰² Ainsi ce mouvement se distingue par des idéaux qui rejettent toute idée de modernisation, et prêche au contraire une Suisse repliée sur elle-même, voire pour un retour à la Suisse d'antan.

Ainsi face à cette croyance que la modernité engendre une perte d'identité, un mouvement conservateur réagit non seulement en fustigeant la modernisation, mais également en développant une conscience nationale qui exclu toute modernité, et essaye d'imposer à la place un projet de société rétrograde à travers la valorisation de valeurs archaïques.

⁹⁷ Ibid., p. 26

⁹⁸ Du point de vue politique, la nouvelle droite est un courant hétérogène qui rassemble plusieurs tendances différentes. Il n'est donc pas possible de toutes les présenter ici. Néanmoins, on peut citer le parti catholique conservateur fondé officiellement en 1882 qui fera une percée au gouvernement à la Belle Epoque. En effet, exclus du pouvoir depuis 1848, les conservateurs parviennent petit à petit à infiltrer la scène politique : dès l'introduction du principe de référendum lors de la révision de la Constitution en 1874, ils mènent vis-à-vis des radicaux une politique d'opposition systématique. Les radicaux ont progressivement renoncé à leur politique d'exclusion, de manière à ce que le pays soit gouvernable. Ainsi les catholiques conservateurs occupent des postes de plus en plus importants : en 1879, un membre du parti est élu au Tribunal Fédéral, et en 1887, un autre devient président du Conseil National. Il faudra attendre jusqu'en 1891, pour qu'à la suite de l'échec de l'étatisation des chemins de fer suisses, le premier catholique conservateur en la personne de Joseph Zemp soit élu au Conseil fédéral comme chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer. Toutefois, les radicaux restèrent majoritaires au Conseil Fédéral jusqu'en 1919. Ibid., p. 21 et pp. 53-54. Altermatt Urs, *Conseil fédéral. Dictionnaire biographique des cents premiers conseillers fédéraux*, Cabédita, Yens, 1993, pp. 48-49

⁹⁹ Jost Hans Ulrich, *op. cit.*, p. 60

¹⁰⁰ Ibid., p. 52

¹⁰¹ Ibid., pp. 53-54

¹⁰² Ibid., p. 45

Il réagit également en fondant diverses associations de conservation du patrimoine, dont la plus emblématique est celle du Heimatschutz. Si l'on confronte ces éléments aux aspects théoriques de l'identité nationale, on constate effectivement que les mutations de la Belle Epoque ont non seulement entraîné une remise en cause de l'identité nationale, mais ces mutations ont aussi provoqué l'apparition d'un mouvement de conservation et d'affirmation de celle-ci.

3.3 Rôle du paysage alpin dans l'identité nationale suisse

Par rapport à cette problématique de la modernité comme facteur de dégénérescence identitaire, le paysage alpin suisse occupe une place particulière. En effet comme le montre O. Zimmer, la montagne semble jouer un rôle essentiel dans l'identité nationale suisse. D'ailleurs, je rappelle à ce propos que dans la liste de catégories proposées par A.-M. Thiesse, celle du paysage en fait partie.¹⁰³ Or d'après O. Zimmer, il existe une relation très forte entre la Suisse en tant que nation et l'espace alpin. Cette relation réside dans un processus d'identification de la nation à la montagne et vice et versa.¹⁰⁴ En premier lieu, cette identification passe par ce que O. Zimmer appelle « nationalization of nature » ou « nationalisation de la nature ». Ce phénomène se développerait selon lui entre la fin du XVIII^e siècle et 1870.¹⁰⁵ La nation, alors en pleine phase de construction, on projette ce que l'on considère comme des spécificités nationales sur l'espace alpin :

« The first form could be termed the *nationalization of nature*. What is characteristic here is that popular historical myths, memories, and supposed national virtues are projected into a significant landscape in an attempt to lend more continuity and distinctiveness to Swiss national identity. »¹⁰⁶

Cette volonté d'associer l'identité nationale à une réalité concrète et tangible comme les Alpes, a pour objectif de légitimer l'existence de la nation. Ce qui confirme ce qui a été mis en avant dans la partie 2.2.2, à savoir que le développement d'une certaine représentation de la nation a pour fonction principale la légitimation de celle-ci.

¹⁰³ Sur ce sujet, le lecteur peut se référer au point 2.3.1

¹⁰⁴ Même s'il est question ici du rôle de la montagne pour l'identité nationale suisse, il convient de donner comme exemple particulièrement fort de ce phénomène d'identification entre nation et paysage, celui de la prairie du Grütli à laquelle on associe traditionnellement la fondation mythique de la nation.

¹⁰⁵ Zimmer Oliver, « In Search of Natural Identity : Alpine Landscape and the Reconstruction of the Swiss Nation » in *Comparative Studies in Society and History. An International Quarterly*, janvier 1998, vol. 40, n° 1, p. 643

¹⁰⁶ Zimmer Oliver, *loc. cit.*, p. 643

A cela s'ajoute la vision romantique du paysage diffusée au XVIII^e siècle, qui a sans doute contribué à cette légitimation. En effet, la Suisse s'est identifiée à cette image idéalisée de la montagne qui apparaît à cette époque comme un espace pur et authentique. Le paysage alpin est donc très tôt investi d'une dimension patriotique, par exemple à travers des manifestations telles que les fêtes d'Unspunnen de 1805 et 1808.¹⁰⁷

A partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, cette identification entre nation et montagne s'opère sur un mode différent d'après O. Zimmer : la montagne ne serait plus seulement perçue comme le miroir de la nation, mais elle serait devenue une force capable de déterminer les caractéristiques nationales. O. Zimmer appelle ce phénomène « the naturalization of the nation » ou « naturalisation de la nation » :

« This lead me to the second formal possibility of establishing a symbolic connection between nations and their natural environment, which I designate the *naturalization of the nation*. [...] Here nature—or in the Swiss case, the Alps—is depicted as a force capable of determining national identity and giving it a compact, homogeneous, unified form. »¹⁰⁸

D'après O. Zimmer, cette vision du milieu alpin qui déterminerait les spécificités nationales, se serait diffusée de 1870 à 1945. Comme exemple, on peut citer les propos tenus par E. Bovet : il estime que les montagnes tiennent un rôle majeur dans la fondation de la Suisse ainsi que dans la nature même du peuple :

« Une force mystérieuse nous unit depuis six cent ans, nous a donné nos institutions démocratiques ; un bon génie veille sur notre liberté ; un même esprit emplit nos âmes, dirige nos actes et fait de nos langues diverses un hymne harmonieux au même idéal ; c'est l'esprit qui souffle des hauteurs ; c'est le génie de l'alpe et des glaciers ; [...] La montagne n'a pas été qu'un rempart fortuit des pâtres contre les chevaliers ; elle fut leur berceau même ; ce sol rude et ce ciel inclément ont fait leur caractère ; et dès lors la montagne a toujours dominé notre vie morale. »¹⁰⁹

Ce discours, qui vise à montrer qu'il existe un lien quasi génétique entre un paysage et une communauté nationale, a pour objectif de contribuer aussi à acquérir cette légitimité nationale. Ce principe du déterminisme géographique permet également de dépasser le pluriculturalisme suisse, en suggérant que la montagne est le berceau de la nation dans son ensemble. Ainsi, la montagne apparaît comme un facteur de cohésion nationale.

¹⁰⁷ Walter François, *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*, Zoé, Genève, 1990, p. 59

¹⁰⁸ Zimmer Oliver, *loc. cit.*, p. 645

¹⁰⁹ Bovet Ernest, *loc. cit.*, p. 441

Cette relation entre paysage et nation, vécue sur le mode de la filiation, suppose que toute atteinte au paysage peut être perçue comme un préjudice à la nation. Or, à partir du XVIII^e siècle, lorsque une vision romantique de la montagne s'impose, qui fait de la montagne un « locus amoenus », la Suisse devient le lieu favori de destination des premiers touristes. Cette image idéalisée notamment diffusée par une littérature romantique contribue à attirer une clientèle aisée, qui tente de fuir les villes industrialisées.¹¹⁰ Or « l'industrie des étrangers » qui connaît un essor prodigieux à la Belle Epoque, nécessite la mise en place de structures d'accueil (hôtel, restaurant, Palace) ainsi que la création d'attractions pour distraire ces touristes (par exemple des chemins de fer conduisant à des sommets). Ce développement touristique a eu un impact non négligeable sur le paysage alpin, considéré comme le symbole par excellence de la nation. Face à cet « enlaidissement des Beautés naturelles », plusieurs voix se manifestent dans les années 1890. Par exemple, Paul Seippel (1858-1926)¹¹¹ déplore la destruction des paysages suisses causée par l'industrialisation et le tourisme dans un article publié dans la *Gazette de Lausanne* en mars 1897:

« [...] Et pourtant, n'est-ce pas une chose triste que de voir s'enlaidir ainsi notre pays, qui passa longtemps pour être le plus beau du monde. Du train dont ils vont, ingénieurs, architectes, terrassiers, maçons et hôteliers, il n'est presque plus une vallée si perdue qui reste à l'abri de leurs atteintes. »¹¹²

Selon Alain Clavien, ces protestations d'abord dispersées, n'ont guères été efficaces.¹¹³ Mais avec la fondation du Heimatschutz, la problématique de l'enlaidissement du paysage rencontre une nouvelle résonance. Par rapport à la perte du patrimoine paysager que constitue la dégradation des sites considérés comme faisant partie de l'identité nationale, le Heimatschutz réagit en s'opposant à la réalisation d'infrastructures industrielles sur la montagne. Le chemin de fer touristique de montagne va constituer une cible privilégiée pour cette association. En tant que symbole de modernité, il est présenté comme un agent de dégénérescence identitaire, qui altérerait un symbole national.

¹¹⁰ On peut citer le poème *Die Alpen* de Albert de Haller, paru en 1732 ; ou *La Nouvelle Héloïse* de Jean-Jacques Rousseau en 1761

¹¹¹ Paul Seippel occupa une chaire de littérature française à l'Ecole polytechnique de Zurich à partir de 1898. Il fut également collaborateur à *La Semaine littéraire*, à *La Gazette de Lausanne*, ainsi qu'à *Journal de Genève*. Clavien Alain, *op. cit.*, pp. 49-50

¹¹² Seippel Paul, « Contre les vandales » in *La Gazette de Lausanne*, n° 8, 22 Mars, 1897

¹¹³ Clavien Alain, *op. cit.* p. 89

4 Le chemin de fer du Cervin, un crime de « lèse-patrie »¹¹⁴

Si le chemin de fer touristique de montagne suscite des critiques de la part des milieux conservateurs, c'est aussi parce que le nombre de ce type de ligne explose à la Belle Epoque : grâce au développement de nouveaux systèmes d'adhérence comme la crémaillère¹¹⁵ et le funiculaire,¹¹⁶ il est désormais possible de construire des chemins de fer sur des pentes plus raides qu'auparavant. En effet jusqu'à la deuxième moitié du XIXe siècle, le réseau ferré suisse ne s'était développé qu'en plaine.

La ligne entre Vitznau et le sommet du Rigi dans le canton de Lucerne constitue le premier chemin de fer touristique de montagne réalisé en Suisse. Ce train à crémaillère conçu par l'ingénieur Niklaus Riggenschach fut inauguré le 23 mai 1871. Il connut un tel succès qu'il donna l'impulsion à la construction d'autres chemins de fer de ce type.¹¹⁷ Dès lors les ingénieurs rivalisèrent en construisant des trains de montagne toujours plus audacieux. Au total ce sont douze crémaillères et trente-huit funiculaires qui furent réalisés entre 1890 et 1914.¹¹⁸

Le développement de la crémaillère et du funiculaire a joué sans aucun doute un rôle essentiel dans le développement du tourisme de montagne. En effet, ces trains ont permis de désenclaver certaines régions alpines jusque là difficilement accessibles. Zermatt a vu par exemple le nombre de ses touristes plus que doubler après la mise en service de la ligne entre Viège et Zermatt vers 1890-1891 : les hôtels et pensions enregistrèrent 10'800 arrivées en 1885, et 22'200 en 1895.¹¹⁹

¹¹⁴ Cette expression est employée par Raymond de Girard pour qualifier le projet du chemin de fer du Cervin. [s.a.], « Le Cervin se défend » in *Gazette du Valais*, n° 133, 17 Novembre 1908

¹¹⁵ La crémaillère développée d'abord aux Etats-Unis et en Angleterre, a été perfectionnée par quatre ingénieurs suisses qui mirent au point différents systèmes: Niklaus Riggenschach développa la crémaillère à échelons vers 1863; Eduard Locher développa la crémaillère à épi vers 1885; Carl Roman Abt développa la crémaillère à lames simples, doubles ou triples vers 1882; et Emil Viktor Strub développa la crémaillère à têtes pour rails latéraux de sécurité vers 1896. Thiessing René, Dupuis Henri (dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947 : les chemins de fer de montagne 1871-1964. Les moyens de transport pour le trafic urbain et de banlieue 1862-1964*, tome n° 5, Delachaux et Niestlé S.A., Neuchâtel, 1965, p. 39

¹¹⁶ Le funiculaire, ou transport par câble, fonctionne généralement avec un système de contrepoids. Le premier funiculaire de Suisse reliait Ouchy à Lausanne. Il date de 1877. Ibid., p. 40

¹¹⁷ Ibid., p. 25, p. 28

¹¹⁸ Siegenthaler Hansjörg (dir.), *Statistique historique de la Suisse*, Chronos, Zürich, 1996, p. 769

¹¹⁹ König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000, p. 72

C'est aussi pendant la période 1890-1914 que le tourisme connaît son développement le plus important : alors que le nombre de nuitées reste plutôt stable avant 1890,¹²⁰ il passe de 12'582'000 en 1890 à 23'834'000 nuitées 1913.¹²¹

Il est fort probable que le développement de ces lignes de montagne ait joué un rôle dans l'essor du tourisme à la Belle Epoque. Or cette augmentation du nombre de touristes est vécue par certains comme une « invasion » qui influencerait les mœurs locales. De plus, comme je l'ai déjà dit plus haut, cet afflux des visiteurs implique la mise en place de structures qui modifient le paysage. En outre, si le chemin de fer touristique de montagne a suscité une vive opposition, c'est aussi parce que le rail en général a joué un rôle prépondérant dans l'industrialisation du pays. A certains égards, le chemin de fer a pu être perçu comme le symbole de la modernisation du pays, elle-même vécue comme responsable de la dissolution de l'identité nationale. En effet, le chemin de fer a contribué à la dévalorisation du secteur agricole, ce qui a mis une partie de la population au chômage. Le rail est également lié à la transformation du tissu social : le percement des tunnels ferroviaires dans les Alpes ont entraîné l'arrivée massive d'ouvriers étrangers, ce qui a provoqué un certains nombres de désordres sociaux.

Bien que ces trains de montagne aient fait l'objet de vives critiques, il ne faut toutefois pas oublier qu'ils ont connu aussi un véritable succès et suscités un immense enthousiasme.¹²² Ces lignes qui reliaient pour la plupart une station touristique à un belvédère, d'où il était possible d'admirer les montagnes, constituèrent une véritable attraction. Tout d'abord, le voyage en lui-même était considéré comme une sorte de divertissement. En effet ces trains qui gravissaient pour certains des terrains très escarpés, constituaient pour l'époque un véritable défi technique qui suscitait une grande fascination. On peut aussi expliquer cet engouement, par le fait que ces trains permettaient aux touristes d'expérimenter la montagne dans sa perception romantique, c'est-à-dire comme un lieu d'authenticité et de pureté. Paradoxalement, cette pratique touristique impliquait l'installation de diverses structures qui devaient altérer cette impression d'authenticité.

¹²⁰ De 1880 à 1889, le nombre de nuitées semble stagner autour de 9'000'000. Siegenthaler Hansjörg (dir.), *op. cit.* p. 740

¹²¹ Ibid.

¹²² Par exemple, la ligne Rigi-Vitznau transporta la première année 2100 voyageurs par jour. Et un total de 96'800 pendant l'année 1875. Thiessing René, Dupuis Henri (dir.), *op. cit.*, p. 25

Laurent Tissot lui, explique cette vogue des chemins de fer de montagne par le culte de la hauteur, largement diffusé à l'époque par l'idéologie positiviste.¹²³ Ainsi, si le chemin de fer de montagne suscite des oppositions, c'est principalement parce qu'il est perçu comme un symbole de modernité qui dégrade l'authenticité d'un bien national. A cela s'ajoute sans doute leur nombre croissant entre 1890 et 1914, et le fait que ces lignes supposent la construction de structures d'accueil pour les voyageurs. Il s'agit maintenant d'analyser comment ce discours sur la modernité comme facteur de dégénérescence identitaire a pris forme dans le cadre des oppositions au chemin de fer entre Zermatt et le sommet du Cervin. Mais avant cela, il est nécessaire de décrire ce projet, de même que présenter ses promoteurs.

4.1 Le chemin de fer du Cervin

Le projet du chemin de fer du Cervin est un cas particulièrement intéressant pour cette étude de la problématique de la modernité comme facteur de dégénérescence identitaire. Non seulement parce que la nation a trouvé une forme de légitimité en s'identifiant au paysage alpin en général, mais aussi parce que le Cervin apparaît comme l'archétype de la montagne en Suisse. L'histoire héroïque de sa conquête¹²⁴ ainsi que sa forme pyramidale si caractéristique lui a conféré un statut et une valeur particulière, plus que toute autre montagne des Alpes suisses. Ainsi, si la montagne en général est considérée comme le paysage suisse par excellence, le Cervin en est la cime la plus emblématique. Il paraît donc inévitable que le projet de chemin de fer lancé en 1906, ait entraîné la colère des milieux conservateurs qui cherchent à défendre à cette époque une identité nationale qu'ils jugent menacée par l'industrialisation.

4.1.1 Description du projet

Le 4 décembre 1906 Henri Gollier et Xavier Imfeld déposent une demande de concession pour un train sur le Cervin au Département fédéral des postes et des chemins

¹²³ Tissot Laurent, « La quête du Haut. Les lignes ferroviaires touristiques dans le canton de Vaud jusqu'à la seconde guerre mondiale » in *Revue historique vaudoise*, vol. 114, 2006, pp. 195-196

¹²⁴ Le Cervin fut conquis pour la première fois le 14 juillet 1865. Cette conquête fut l'objet d'une course entre deux groupes : un, parti du versant italien, et l'autre du versant suisse. C'est ce dernier groupe qui réussit à gagner le sommet en premier. Cette cordée était composée de sept alpinistes dont l'anglais Edward Whymper. Toutefois, lors du retour à Zermatt, cette ascension fut endeuillée par la mort de quatre ascensionnistes. Treyer Alma, « Cervin » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 2.05.09 (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F8780.php>

de fer, alors dirigé par le catholique conservateur Joseph Zemp (1834-1908).¹²⁵ Selon le rapport technique, le tracé était divisé en deux sections. La première section était exploitée par une crémaillère électrique. Celle-ci devait relier la gare terminus du Viège-Zermatt au Lac Noir à une altitude de 2580 mètres, où une première halte était prévue. De là, la ligne devait progresser dans une galerie souterraine à travers la face sud de l'arrête du Hörnli, pour atteindre à 3052 mètres la station « Klubhütte ». La deuxième section, exploitée par un funiculaire entièrement souterrain devait relier la cabane à la gare terminus. Celle-ci était prévue sur la face nord du Cervin, à 20 mètres en dessous du sommet. La pente maximale de ce tronçon devait être de 95 %. Ainsi cette section devait être construite presque à la verticale dans la montagne.¹²⁶ La durée du parcours était estimée à 1 heure et 20 minutes. Les promoteurs avaient évalué la durée des travaux à quatre ans, tandis que les coûts de construction et d'exploitation s'élevaient selon eux à 10'000'000 francs suisses.¹²⁷

Dans le rapport général, les concessionnaires indiquent que la fonction principale de cette ligne était purement touristique. En effet, le chemin de fer devait être exploité uniquement pendant les mois de juillet et septembre, c'est-à-dire pendant la haute saison touristique. Il faut préciser que cette ligne ne pouvait s'adresser qu'à une clientèle aisée, puisque le billet aller et retour était évalué à 50 francs.¹²⁸

Or visiblement, H. Gollier et X. Imfeld perçoivent dans leur projet un grand potentiel financier : il s'agit de profiter non seulement de la réputation du Cervin mais également de celle du village de Zermatt comme station touristique :

« Die Bedeutung von Zermatt als Touristenort ist längst gesichert und bürgt für die Alimentation der Bahn. »¹²⁹

Ils estiment qu'ils vont pouvoir aussi drainer plus de voyageurs, grâce à l'ouverture récente du tunnel du Simplon qui facilite l'accès du Valais depuis l'Italie, ainsi que grâce à la construction du futur tunnel du Lötschberg. Celui-ci devait permettre de capter une partie des touristes séjournant dans l'Oberland bernois, région touristique très importante en Suisse à cette époque :

¹²⁵ Elu au Conseil fédéral suite à l'échec de l'étatisation des chemins de fer, J. Zemp dirigea le Département des postes et des chemins de fer à deux reprises : une fois entre 1892 et 1901, et une seconde fois entre 1903 et 1908. Altermatt Urs, *Conseil fédéral. Dictionnaire biographique des cents premiers conseillers fédéraux*, Cabédita, Yens, 1993, p. 254

¹²⁶ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollier Henri, Imfeld Xavier, Matterhorn-Bahn, Konzessionsgesuch, 4.12. 1906, p. 4

¹²⁷ Ibid. p. 4 et p. 9

¹²⁸ Ibid., p. 7

¹²⁹ Ibid., p. 3

« Die im damaligen Konzessionsgesuch vorausgesehene Steigerung der Frequenz von Zermatt infolge der Eröffnung der Visp-Zermatt und Gornergratbahn ist vollauf eingetroffen und eine weitere Vermehrung der Besucher steht mit Sicherheit zu erwarten aus der Verkehrserleichterung mit Italien, die dieses Jahr durch die Simplonbahn geschaffen wurde, sowie die vorzügliche Verbindung mit dem Berner Oberland, welche durch die Lötschbergbahn bevorsteht. »¹³⁰

Comme la plupart des chemins de fer touristiques de montagne de l'époque, il était prévu que la station terminus soit dotée d'installations touristiques. Par exemple, des galeries panoramiques pour admirer les massifs environnants ainsi qu'un restaurant devaient être construits. Cela dit, ce projet présente une particularité : une salle à air pressurisé devait être réalisée pour les voyageurs souffrant de l'altitude :¹³¹

« Es soll auch die Frage der Errichtung eines Druckluftzimmers studiert werden, eines Raumes, der durch Kompressoren auf erhöhtem Luftdruck erhalten wird (etwa einer Höhenlage von 2000 m entsprechend) und der den Reisenden zur Verfügung gehalten würde, bei denen sich in der verdünnten Luft der Matterhornhöhe Zeichen von Bergkrankheit bemerkbar machen sollten. »¹³²

4.1.2 Les concessionnaires

Le projet maintenant décrit, il faut retracer la carrière des deux ingénieurs : Henri Gollier est né le 9 décembre 1861 à Lutry dans le canton de Vaud. Après avoir obtenu son diplôme d'ingénieur à l'Ecole polytechnique de Zurich en 1882 où il était assistant du professeur Albert Heim, il enseigna les sciences naturelles au collège de Sainte-Croix entre 1882 et 1886. En 1887, il entama une carrière à l'Université de Lausanne en tant que professeur de minéralogie. Il fut également doyen de la Faculté des sciences entre 1892 et 1894. Parallèlement à ce parcours universitaire, il s'est impliqué dans plusieurs entreprises ferroviaires : il fut membre de la direction de la compagnie du Lötschberg, et administrateur de la ligne Furka-Oberalp.¹³³ Il fit également partie de la commission scientifique créée en 1895 par Adolph Guyer-Zeller pour la construction du chemin de fer de la Jungfrau.¹³⁴ H. Gollier décéda à Berne le 28 octobre 1913.¹³⁵

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Le problème du mal de l'altitude a fait l'objet de diverses expertises dans le cas du chemin de fer de la Jungfrau. La question était de savoir si un séjour à une altitude de plus de 3000 mètres était dangereux pour la santé. Moser Patrick, *So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht. Projektierung und Bau der Jungfraubahn*, Chronos, Zürich, 1997, p. 43

¹³² AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollier Henri, Imfeld Xavier, *op. cit.*, p. 4

¹³³ Robert Olivier, Panese Francesco, *Dictionnaire des professeurs de l'Université de Lausanne dès 1890*, Université de Lausanne, Lausanne, 2000, p. 526

¹³⁴ D'après P. Moser, la mission de cette commission était d'établir les travaux préliminaires pour la construction du train de la Jungfrau : par exemple, planifier le tracé, choisir l'endroit le plus judicieux pour les installations hydro-électriques, ou établir des rapports géologiques. Moser Patrick, *op.cit.*, p. 71

¹³⁵ Robert Olivier, Panese Francesco, *op. cit.*, p. 526

Xavier Imfeld lui, est né le 21 avril 1853 à Sarnen dans le canton d'Obwald.¹³⁶ Il entreprit d'abord des études à l'école industrielle de Lucerne entre 1867 et 1872,¹³⁷ puis des études d'ingénieur topographe à l'Ecole polytechnique de Zurich entre 1872 et 1876. Il fréquenta notamment les cours de géologie de Albert Heim.¹³⁸ A la sortie de l'Ecole polytechnique, il entra au Bureau topographique fédéral pour lequel il fit notamment des relevés de massifs montagneux et révisa les cartes du canton du Valais.¹³⁹ A partir de 1889, il travailla à Zurich en tant que topographe indépendant.¹⁴⁰ Entre 1890 et 1891, il fut engagé par Gustave Eiffel pour un projet d'observatoire au sommet du Mont-Blanc.¹⁴¹ Grâce à ces différents travaux, X. Imfeld contribua à la connaissance géographique et scientifique des Alpes, ce qui lui valu la gratitude du Club alpin suisse et du Club alpin français qui le firent membre d'honneur.¹⁴² De même que H. Gollier, il collabora à plusieurs projets de chemins de fer : par exemple la ligne Viège-Zermatt, le chemin de fer de la Jungfrau, ainsi que le chemin de fer du Lötschberg.¹⁴³ Mise à part sa carrière professionnelle, il faut préciser que X. Imfeld épousa en 1880 Marie Seiler, la fille d'Alexandre Seiler, le célèbre hôtelier du village de Zermatt.¹⁴⁴ X. Imfeld décéda le 21 février 1909.¹⁴⁵

Le portrait de ces deux ingénieurs, qui par ailleurs se ressemblent sur quelques points (ils ont tous les deux suivis les cours de A. Heim, participés à la réalisation du chemin de fer de la Jungfrau, et collaborés à la ligne du Lötschberg), montre que les deux hommes possédaient une certaine expérience dans la construction de chemins de fer de montagne. Il est probable que ce soit cette expérience notamment acquise avec le chemin de fer de la Jungfrau, qui les ait poussé dans cette aventure. L'idée était sans doute de réaliser une prouesse technique qui aurait rivalisé avec d'autres chemins de fer de montagne. Par ailleurs, les concessionnaires comparent eux-mêmes leur projet à d'autres chemins de fer prestigieux :

¹³⁶ Schertenleib Urban, « Imfeld, Xavier » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 16.03.2009 (traduit de l'Allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F31187.php>

¹³⁷ Cavelti Hammer Madlena et alii, *Xavier Imfeld 1835-1909. Meister der Alpentopographie*, Ah Druck AG, Saarnen, 2006, p. 14

¹³⁸ Ibid., p. 16

¹³⁹ Schertenleib Urban, *loc. cit.*

¹⁴⁰ Ibid.

¹⁴¹ Cavelti Hammer Madlena et alii, *op. cit.*, p. 24

¹⁴² Ibid., p. 30

¹⁴³ Ibid., p. 29

¹⁴⁴ Ibid., p. 19

¹⁴⁵ Schertenleib Urban, *loc. cit.*

« Seit bald zwei Dezennien führt eine Bahn nach dem, 4312 m hohen Pike's-Peak in den Rocky-Mountains. Der höchste Gipfel der Alpen, der Montblanc, wird durch eine Bahn erschlossen, die bereits im Bau begriffen ist, und die Jungfraubahn, deren letztes Jahr eröffnete Station Eismeer gegenwärtig als die höchste in Europa dasteht, führt unter ungeahntem Zuspruch der Reisendenwelt in die Hochgebirgsregionen des Berner Oberlandes. Eine Bahn auf das Matterhorn würde eine Attraktion ersten Ranges, nicht nur für Zermatt und das Wallis, sondern für die ganze Schweiz bedeuten und zur Hebung des Touristenverkehrs mächtig beitragen. »¹⁴⁶

Mais vu l'hostilité suscitée par le funiculaire du Cervin, les exploits technologiques rencontrent visiblement un écho moins favorable au début du XXe siècle. En effet, le projet du chemin de fer du Cervin montre qu'il s'est opéré une modification au tournant du XIXe siècle dans la manière dont sont perçues ces lignes touristiques de montagne. Bien que cette question sera approfondie dans le chapitre 5, il m'a semblé important de montrer ce changement aussi ici, puisqu'il existe en fait deux projets pour un train sur le Cervin. En effet, le projet de X. Imfeld et H. Gollietz est en fait une seconde version d'un premier projet dont la concession avait été demandée le 22 août 1890 par Léo Heer-Bétrix, un entrepreneur biennois.¹⁴⁷ Ce projet auquel X. Imfeld a aussi collaboré, prévoyait en fait la construction de deux chemins de fer : une ligne entre Zermatt et le sommet du Cervin, et une autre entre Zermatt et le sommet du Gornergrat.

Or, il y eut peu de critiques vis-à-vis de cette première demande de concession. Pourtant les deux projets sont pratiquement identiques. A la demande de Henri Gollietz, X. Imfeld a seulement réduit le nombre de sections par rapport à 1890.¹⁴⁸ Les plans de 1890 montrent effectivement une section supplémentaire : un funiculaire devait tout d'abord relier Zermatt à la station Schafberg à 2320 mètres ; ensuite une crémaillère devait conduire jusqu'au Lac Noir, puis jusqu'au pied du Cervin ; et la troisième section, celle à l'intérieur du Cervin, était identique à celle du second projet.¹⁴⁹ Autrement dit, le parcours de 1890 est similaire à celui de 1906.

Ainsi, selon un courrier du Conseil d'Etat valaisan du 3 décembre 1890 adressé au Conseil fédéral, les communes de Täsch et de Randa, de même que des guides de montagne, auraient contesté l'octroi de la concession pour ces chemins de fer.¹⁵⁰

¹⁴⁶ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollietz Henri, Imfeld Xavier, *op.cit.*, p. 5

¹⁴⁷ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, L. Heer-Bétrix, Projekt der Zermatter-Hochgebirgs-Bahnen, Gornergrat und Matterhorn, Concessionsgesuch, 22.08.1890

¹⁴⁸ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollietz Henri, Imfeld Xavier, *op.cit.*, p. 3

¹⁴⁹ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, L. Heer-Bétrix, *op. cit.*, pp. 7-8

¹⁵⁰ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, Le Conseil d'Etat du Canton du Valais au Conseil fédéral à Berne, 3.12.1890

Il n'apparaît pas dans cette source quel est le motif exact de cette protestation, mais on peut supposer qu'il s'agissait de raisons financières : ces chemins de fer allaient constituer une certaine concurrence, pour les guides en tous cas. Il est intéressant de noter que dans le dossier déposé à Berne, L. Heer-Béatrix avait déjà anticipé ce problème en annonçant que les pertes financières occasionnées par ces lignes seraient compensées par l'augmentation du nombre de voyageurs séduits par ces deux nouvelles attractions :

« Es ist vorauszusehen, dass die Gemeinde Zermatt [...] gegen die Gewährung der Concession Einsprache erheben wird, indem sich die Besitzer von Sattelpferden und die Träger, vielleicht auch die Führer bezüglich des Matterhorns in ihren Interessen beeinträchtigt glauben werden. Wir theilen diese Befürchtungen nicht. [...] Dabei wird aber eine Bahn auf's Matterhorn einen derartigen Anziehungspunkt für Zermatt bilden, dass sich die Frequenz bald verdreifachen und verfünffachen wird, [...]. »¹⁵¹

Les sources dépouillées pour cette première demande de concession ne font pas mention d'oppositions du type de celles dont le projet de 1906 a fait l'objet. Finalement le 30 janvier 1892, le Conseil fédéral conseilla à l'Assemblée fédérale l'octroi de la concession à L. Heer-Béatrix.¹⁵² Toutefois, seul le chemin de fer du Gornergrat fut réalisé : le délai de 36 mois pour la remise des documents techniques et financiers pour le chemin de fer du Cervin ayant été dépassé, l'Assemblée fédérale publia un arrêté daté du 29 octobre 1895 dans lequel elle annonça sa décision de ne pas prolonger la concession pour cette ligne.¹⁵³ Le chemin de fer du Gornergrat fut inauguré en 1898. Il s'agit de la première crémaillère électrifiée de Suisse.¹⁵⁴

Seize ans après le premier projet de chemin de fer sur le Cervin, celui-ci est repris par les ingénieurs H. Gollier et X. Imfeld. Mais entre temps, les mentalités ont visiblement changé, vu la colère que celui-ci a provoquée. En effet, une véritable campagne va s'organiser contre le projet, laquelle va mobiliser majoritairement les milieux bourgeois conservateur. Dans la partie qui suit, il s'agit de présenter les différents acteurs de ce mouvement de contestation, quels étaient leurs moyens de

¹⁵¹ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, L. Heer-Béatrix, *ibid.*, p. 6

¹⁵² « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à la concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont Cervin (Du 30 janvier 1892) » in la *Feuille fédérale*, vol. 1, cahier n° 5, 1892, p. 517

¹⁵³ « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant une prolongation de délai pour le chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et la non-entrée en matière sur la demande en prolongation de délai pour le chemin de fer du Mont-Cervin (Du 29 octobre 1895) » in la *Feuille fédérale*, 1895, vol. 4, cahier n° 49, p. 42

¹⁵⁴ König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000, p. 79

pression, ainsi que les différents arguments invoqués contre la construction de ce chemin de fer.

4.2 La campagne contre le chemin de fer du Cervin

4.2.1 Historique

La campagne contre le chemin de fer du Cervin débuta dès le moi de janvier 1907, soit un mois après la demande de concession. Il est difficile de dire quel a été le véritable écho de ce projet. Comme on le verra, les sources dépouillées pour cette recherche ne montrent que l'opinion de certaines catégories sociales, à savoir les milieux plutôt socialement élevés comme les intellectuels, les scientifiques, et les hommes politiques. Le point de vue des classes moyennes et inférieures n'apparaît malheureusement nulle part. Toutefois certains éléments font penser que le mouvement de contestation devait être relativement important.

Le dépouillement de la presse quotidienne et spécialisée effectué sur l'année 1907 et complété ensuite à l'aide de la bibliographie valaisanne, indique que 51 articles ont été publiés à propos du chemin de fer du Cervin. Mais la polémique autour de cette affaire semble surtout avoir atteint son plus haut niveau entre les mois de mars et de juillet 1907 : ce ne sont pas moins de 40 articles qui paraissent pendant cette période. A partir des mois d'août et septembre, la campagne semble s'affaiblir. Quelques articles sont également publiés entre 1908 et 1909, mais la controverse autour du projet du Cervin semble s'être définitivement calmée, peut-être en raison du décès de X. Imfeld au début de l'année 1909.

L'analyse de la presse montre que les journaux libéraux et conservateurs comme *La Gazette de Lausanne*, *le Journal de Genève* ou encore *La Liberté*, se sont prononcés majoritairement contre le projet. En revanche, les organes radicaux comme *Der Bund* et *Die Neue Zürcher Zeitung* sont quasiment muets sur cette affaire. En fait, seul *Die Neue Zürcher Zeitung* a publié un article qui soutient la réalisation du funiculaire. Et les revues d'ingénieurs tels que le *Bulletin technique* et *Die Schweizerische Bauzeitung* n'ont pas non plus fait paraître d'article à ce sujet, mise à part celui qui paraît dans *Die Schweizerische Bauzeitung* à propos de la première demande de concession. Ce silence de la presse radicale et scientifique, dont on attendrait qu'elle encourage cette entreprise, correspond de manière générale aux rares interventions en faveur du chemin de fer. En effet, nous verrons que face à la multitude des oppositions, les interventions des défenseurs du chemin de fer sont en fait assez peu nombreuses.

Cependant les oppositions à ce projet ne se manifestèrent pas uniquement à travers la presse : par exemple le Heimatschutz et du Club alpin suisse lancèrent au printemps 1907 deux pétitions qui ont récoltés respectivement 68'356 et 3708 signatures.¹⁵⁵ Quelques particuliers communiquèrent aussi leur désapprobation auprès des Autorités fédérales.^{156 157 158} La contestation prit également un aspect artistique, à travers la création d'une pièce de théâtre intitulée *Le Cervin se défend !* écrite par le fribourgeois Lucien Schorderet.¹⁵⁹

Avant d'analyser le contenu de ces oppositions et la nature des arguments avancés contre la réalisation de ce chemin de fer, il convient de présenter les personnalités qui se sont manifestées dans cette campagne. Cela dit, je précise qu'il ne s'agit pas d'une liste exhaustive de toutes les personnes qui seraient intervenues à l'époque. En effet comme le montre la bibliographie, beaucoup d'articles parus dans la presse sont anonymes.

4.2.2 Les opposants

4.2.2.1 Ernest Bovet

Né le 24 mai 1870 à Lausanne, Ernest Bovet étudia les langues romanes à Zurich, puis devint chargé de cour de littérature française à Rome. A partir de 1901 jusqu'en 1922, il occupa un poste à l'Université de Zurich comme professeur de littérature française et italienne. Parallèlement, il entra au comité du Heimatschutz en mars 1906, et y resta jusqu'en 1920.¹⁶⁰ En 1907, il créa la revue bilingue *Wissen und Leben* qui se voulait notamment un lieu de réflexion sur la question de l'identité culturelle suisse. Il décède le 25 août 1941¹⁶¹

¹⁵⁵ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, La commission spéciale du Cervin et le Heimatschutz au Conseil fédéral de la Confédération suisse, [s.d]

¹⁵⁶ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Albert Gos à Monsieur le Président de la Confédération suisse, 2.02.1907

¹⁵⁷ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Albert Gos à Monsieur le Président de la Confédération suisse et Messieurs les Conseillers fédéraux, 21.07.1907

¹⁵⁸ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr R. de Girard, *Le chemin de fer du Cervin au point de vue de l'alpinisme, des intérêts locaux, de l'esthétique naturelle et de la science*, Fribourg, Librairie de l'Université, Avril 1907

¹⁵⁹ Schorderet, Auguste, *Le Cervin se défend !*, Editions Atar, Genève, [1908].

¹⁶⁰ Clavien Alain, *Les Helvétistes. Intellectuels et politique en Suisse romande au début du siècle*, Editions d'en bas, Lausanne, 1993, p. 95

¹⁶¹ Rizek Martin, « Bovet, Ernest » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F43752.php>, version du 18.03.09

E. Bovet a sans aucun doute été l'une des personnalités les plus actives dans cette campagne contre le chemin de fer du Cervin. En tant que président de la *Commission spéciale du Cervin*, créée spécialement par le Heimatschutz pour s'opposer à ce projet, c'est lui qui met sur pied la pétition qui récolte au total 68'356 signatures. Par ses multiples interventions dans la presse quotidienne et spécialisée, où par ailleurs il n'hésite pas à attaquer de front H. Gollier, E. Bovet apparaît comme la figure de proue de ce mouvement de contestation. Il est un proche de ce courant intellectuel conservateur qui émerge à la fin du XIXe siècle, et qui remet fortement en cause les valeurs matérialistes.

4.2.2.2 Raymond de Girard

Le fribourgeois Raymond de Girard fut également très impliqué dans cette campagne de défense du Cervin. En tant que membre de la *Commission spéciale du Cervin*, il participa à la diffusion de la pétition du Heimatschutz. En parallèle, il publia en avril 1907 une sorte de rapport d'expertise dans lequel il tente de démontrer quels seraient les impacts d'un chemin de fer sur le Cervin, au point de vue de la valeur de cette montagne, de l'alpinisme, et de la science.¹⁶² Il est également intervenu à plusieurs reprises dans la presse, notamment dans le journal conservateur fribourgeois *La Liberté*.

D'après une chronique nécrologique parue dans la revue *Nouvelles étrences fribourgeoises*, R. de Girard est né en 1862 et décédé en 1944. Il fut formé à l'Ecole supérieure des Mines à Paris. Il entreprit ensuite entre 1890 et 1895 une carrière universitaire comme professeur de géologie, d'abord à l'Ecole polytechnique de Zurich, puis à l'Université de Fribourg dont il fut également recteur de 1913 à 1914.¹⁶³ Grâce au rapport qu'il a publié sur le funiculaire du Cervin, on sait également qu'il a été membre du Club alpin suisse et président de la *Commission cantonale fribourgeoise pour la conservation des monuments naturels*.¹⁶⁴ Malheureusement, les quelques indications biographiques récoltées n'indiquent pas quelle était son orientation politique, ni si celui-ci était proche de la nouvelle droite conservatrice.

¹⁶² AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr R. de Girard, *op. cit.*

¹⁶³ Girardin Paul, « Le professeur Raymond de Girard (1862-1944) » in *Nouvelles étrences fribourgeoises*, vol. 78/79, 1945-1946, pp. 176-179

¹⁶⁴ Cette commission a été créée par la *Société helvétique des sciences naturelles* en 1906. Elle possède des délégations dans douze cantons. AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr R. de Girard, *op. cit.*, p. 11

Cela dit, il est intéressant de noter que le profil de R. de Girard se rapproche plus de celui des concessionnaires, que de celui des autres opposants : en effet, il se distingue par une carrière de géologue à l'instar de H. Gollier et X. Imfeld. Toutefois, R. de Girard semble appartenir à un autre type de scientifique. A travers son intervention pour la défense du Cervin, on peut dire qu'il n'a pas été insensible aux idées véhiculées par le Heimatschutz. Il semble avoir intégré la nouvelle sensibilité conservatrice qui se diffuse alors en Suisse, au contraire de H. Gollier et X. Imfeld, qui apparaissent comme le pur produit de l'idéologie positiviste à travers leur ambition de réaliser un exploit technologique.

4.2.2.3 Gonzague de Reynold

Un autre fribourgeois est intervenu dans cette affaire. Il s'agit de l'écrivain, politicien et professeur Gonzague de Reynold. Bien que selon le dépouillement il ne soit intervenu qu'une seule fois dans la campagne, il est significatif que cet homme se soit exprimé contre le projet du Cervin. Il faut dire que G. de Reynold a joué un rôle important dans l'émergence de la nouvelle droite conservatrice. Il est en quelque sorte son principal représentant. En effet, il affiche des idées réactionnaires qui réfutent le matérialisme et la démocratie, dans lesquels il voit la cause des maux de l'époque.

Parallèlement, il prône un retour à l'Ancien Régime. Cette idéologie ultra conservatrice lui vient en partie de son éducation : né le 15 juillet 1880 à Cressier près de Morat, il est issu d'une famille aristocratique catholique fribourgeoise qui a mal accepté d'avoir perdu ses privilèges, et regrette la période de l'Ancien Régime.¹⁶⁵ De même que E. Bovet, G. de Reynold avait pour ambition d'affirmer l'existence d'une identité suisse, à travers la recherche d'une culture spécifiquement nationale.¹⁶⁶ Il faut noter par ailleurs que G. de Reynold a été sensible au programme du Heimatschutz, puisqu'il a fait partie des 165 signataires qui réagirent à l'appel lancé en 1905 par Marguerite Burnat-Provins.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Mattioli Aram, *Gonzague de Reynold. Idéologue d'une Suisse autoritaire*, Editions Universitaires Fribourg Suisse, Fribourg, 1997, p. 26

¹⁶⁶ Les deux hommes se sont rencontrés en 1909 à Neuchâtel, à l'occasion des réunions de l'Union romande. G. de Reynold a voué une certaine admiration pour E. Bovet, en raison de ses activités dans la revue *Wissen und Leben*. Clavier Alain, *op. cit.*, p. 177

¹⁶⁷ Le Dinh Diana, *Le Heimatschutz, une Ligue pour la Beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de Licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Université de Lausanne, Lausanne, 1992, p. 126

4.2.2.4 Auguste Schorderet

Un troisième fribourgeois s'est manifesté contre le projet du Cervin. Il s'agit du journaliste et écrivain Auguste Schorderet. En 1908, il publia une pièce de théâtre intitulée *Le Cervin se défend* !¹⁶⁸ Cette pièce fut représentée semble-t-il, pour la première fois à Genève le 10 novembre 1908 au Casino St-Pierre, par le club montagnard *L'Arole*. Visiblement, cette oeuvre connut un franc succès auprès de R. de Girard, qui aurait assisté à la première.¹⁶⁹

Pour la résumer sommairement, cette pièce met en scène un entrepreneur américain et un ingénieur français qui désirent construire un chemin fer depuis Zermatt au sommet du Cervin. Mais en essayant d'escalader ce sommet, l'ingénieur meurt accidentellement sur les flancs du Cervin, vraisemblablement en raison de son inexpérience du milieu alpin ! Cette pièce moralisatrice se veut une critique des chemins de fer de montagne ainsi que du développement de l'industrie touristique. De qualité littéraire moyenne, cette pièce est néanmoins intéressante car elle montre les reproches qui sont fait l'époque par rapport à l'industrialisation et plus particulièrement vis-à-vis du tourisme : la présence de touristes étrangers fortunés influencerait fortement les mœurs « simples et authentiques » des autochtones, qui perdraient ainsi leur identité propre.

Malheureusement les quelques détails récoltés sur la vie de A. Schorderet, ne permettent pas d'établir clairement s'il partageait les vues de la droite conservatrice, cependant les thèmes abordés dans sa pièce peuvent le faire penser. Voici toutefois quelques indications biographiques : A. Schorderet est né le 16 mars 1879 à Fribourg et décède le 5 avril 1937. Il fit ses études au Collège St-Michel et entreprit ensuite des études de droit à Munich et à Fribourg. Parallèlement à des activités d'écrivain, il travailla comme journaliste à la *Feuille d'Avis de Fribourg* ainsi qu'à *La Gazette de Lausanne*. Il fut aussi secrétaire général du Club alpin suisse de 1908 à 1910 ; et présida la section du Moléson de 1913 à 1931.¹⁷⁰

¹⁶⁸ Schorderet Auguste, *op. cit.*

¹⁶⁹ [s.a.], « Le Cervin se défend » in *Gazette du Valais*, n° 133, 17 Novembre 1908

¹⁷⁰ Gasser Bernard et alii, *Jolimont 1849-1999. L'histoire d'une école*, Editions Fragnière SA, Fribourg, 1999, pp. 100-101, et p.106

4.2.2.5 Charle-Marius-E. Gos et Albert Gos

Charles-Marius-E. Gos, sur lequel malheureusement je ne dispose que de très peu d'informations, fut un des premiers à se manifester dans la presse contre le chemin de fer du Cervin. Il s'agit d'un journaliste et homme de lettres, également membre du Club alpin suisse.¹⁷¹ Son frère, le peintre Albert Gos a également protesté contre le projet, par le biais de deux lettres adressées au Conseil fédéral en février et en juillet 1907. Il est né à Genève le 6 avril 1852, et après des études de violon au Conservatoire de Genève, il opta pour une carrière de peintre. Pendant ses études, il fréquentera Ferdinand Hodler. Plutôt versé dans la peinture de paysage, il avait la réputation d'être le peintre du Cervin. D'après Lucien Boissonnas, A. Gos avait pour ambition de créer un genre national. Il décède le 23 juin 1942.¹⁷²

4.2.2.6 Albert Trachsel

Le peintre et écrivain Albert Trachsel fit également entendre sa voix dans cette affaire. Comme G. de Reynold et E. Bovet, A. Trachsel appartient à ce groupe d'intellectuels qui se questionne à cette époque sur l'existence d'une identité suisse.¹⁷³ Né le 23 décembre 1863 à la Lenk, A. Trachsel fit d'abord des études à l'Ecole des beaux-arts de Genève vers 1880, puis des études d'architecture à l'Ecole polytechnique de Zurich entre 1881 et 1882. En 1882, il parti s'installer à Paris, où dès 1889 il fréquenta les membres du mouvement symboliste comme Verlaine et Mallarmé. Il décède le 26 janvier 1929.¹⁷⁴

A travers le portrait de ces sept personnalités, on constate que ces hommes ont tous appartenu à une élite intellectuelle ou artistique. Ils ont pratiquement tous exercé une profession libérale : E. Bovet et R. de Girard étaient professeurs d'Université ; G. de Reynold, A. Schorderet et Ch.-M.-E. Gos, des écrivains ; tandis que A. Gos et A. Trachsel, des artistes peintres. Certains d'entre eux, comme G. de Reynold, E. Bovet et A. Trachsel, ont clairement appartenu à ce mouvement intellectuel conservateur qui

¹⁷¹ Gos Charles-Marius-E., « Un ascenseur au Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 11, 14 Janvier 1907

¹⁷² Boissonnas Lucien, « Gos, Albert » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F22417.php>, version du 19.03.09

¹⁷³ Clavier Alain, *op.cit.*, pp. 25-26

¹⁷⁴ Georg Charles (dir.), *Albert Trachsel 1863-1929*, Catalogue de l'exposition au Musée d'art et d'histoire de Genève du 6 décembre 1984-17 février 1985, Musée d'art et d'histoire de Genève, Genève, 1984, pp. 7-8

critique la modernisation de la Suisse au tournant du XIXe siècle. Pour les autres, il n'a pas été possible de déterminer précisément s'ils avaient adhéré aux différents principes de ce courant. Cependant, le fait qu'ils interviennent contre le chemin de fer du Cervin, peut faire penser qu'ils en partageaient les valeurs essentielles, c'est-à-dire le rejet d'une industrialisation effrénée.

En outre, on constate qu'ils sont tous suisses romands. Il s'agit peut-être d'une coïncidence et il est donc nécessaire d'interpréter ce constat avec prudence. En effet, ce n'est pas parce que d'après le dépouillement effectué, la plupart des opposants aient été des Romands, qu'aucun Suisse allemand ne s'est manifesté contre le projet. Toutefois il est intéressant de noter que parmi ces sept protestataires, trois d'entre eux sont fribourgeois. Or vers 1900, Fribourg est un des cantons où le développement économique est le plus faible. D'après Aram Mattioli, cela est dû en partie à cause de la mentalité conservatrice des autorités fribourgeoises, qui se sont montrées réfractaires au développement industriel.¹⁷⁵ Toujours selon lui, les cantons romands et plus particulièrement les régions catholiques et rurales ont été plus hostiles à la modernité que les cantons protestants. Ceci pourrait expliquer pourquoi, ce sont apparemment uniquement des Suisses romands qui se sont opposés au projet de H. Gollier et X. Imfeld.

4.2.2.7 Les associations

4.2.2.7.1 La Ligue du Heimatschutz

Mise à part ces différentes personnalités, de nombreuses associations se sont manifestées contre le projet. Par exemple, la *Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque* fut sans aucun doute l'organisation la plus active dans cette campagne contre le projet du Cervin. C'est elle qui a mis en place la *Commission spéciale du Cervin* chargée de mettre sur pied une pétition pour protester contre l'octroi de la demande de concession. Comme indiqué plus haut, cette commission fut dirigée par E. Bovet, et compta également parmi ses membres R. de Girard. La pétition fut lancée au début de l'année 1907.¹⁷⁶ Celle-ci fut non seulement envoyée à tous les membres du Heimatschutz pour être signée, mais des listes furent apparemment aussi diffusées dans

¹⁷⁵ Mattioli Aram, *op. cit.*, p. 16

¹⁷⁶ Bovet Ernest, « Le Cervin » in *La Semaine Littéraire*, n° 698, 18 Mai 1907

les villages¹⁷⁷, dans certains commerces comme les librairies, les cafés et ainsi que les magasins de tabac.¹⁷⁸ Il s'agissait sûrement par là de toucher toutes les couches de la population.

Cette pétition eu un certain succès puisqu'elle a réuni au total 68'356 signatures : 51'452 de ces signatures provenaient de citoyens suisses, 13'130 de citoyennes suisses, et 3774 signatures d'étrangers. La pétition fut ensuite adressée au Conseil fédéral, accompagnée d'une lettre du Heimatschutz dans laquelle la Ligue demande à ce que la concession ne soit pas accordée.¹⁷⁹ Malheureusement, il n'a pas été possible de faire une analyse du profil socioculturel des signataires de cette pétition, car celle-ci est absente des fonds d'archives. Cette analyse aurait été intéressante dans la mesure où elle aurait pu fournir des renseignements significatifs sur l'écho de l'affaire au sein de la population. On verra dans la suite du travail, dans quelle mesure cette pétition a pu être un moyen de pression exercé sur les concessionnaires ainsi que sur les Autorités fédérales.

4.2.2.7.2 Le Club alpin suisse

Le Club alpin suisse¹⁸⁰ s'est également opposé au projet par le biais d'une pétition lancée en avril 1907. Cependant, son engagement dans la campagne semble avoir été moins important que celui du Heimatschutz. Le mouvement d'opposition a été initié par la base du Club alpin et non par le Comité central, qui sous la pression de quelques sections a réagit en organisant une pétition interne :

« Le C. C. [Comité central] a reçu des sections un grand nombre de lettres demandant une prompt action du C.A.S contre le projet ci-dessus. Nous avons décidé en conséquence d'organiser, indépendamment de toute autre société une pétition en masse de nos membres au Conseil Fédéral. »¹⁸¹

¹⁷⁷ [s.a.], « Pour le Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 154, 2 Juillet 1907

¹⁷⁸ De Girard Raymond, « Pour le Cervin » in *La Liberté*, n° 144, 25 Juin 1907

¹⁷⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, La commission spéciale du Cervin et le Heimatschutz au Conseil fédéral de la Confédération suisse, [s.d.]

¹⁸⁰ Le Club alpin suisse a été fondé en 1863 par Rudolf Theodor Simler (1863-1873), professeur de chimie et de biologie à l'Université de Berne. Dans les premières décennies de son existence, les membres du C.A.S. sont issus des milieux aisés et cultivés, la pratique de l'alpinisme étant une pratique assez coûteuse. Le C.A.S. est organisé selon une structure fédérative : le club est composé de différentes sections et d'un comité central. Haver Gianni, « Le Club alpin suisse (1863-1914) » in Hoibian Olivier (dir.), *L'invention de l'alpinisme. La montagne et l'affirmation de la bourgeoisie cultivée (1786-1914)*, Belin, Paris, 2008, pp. 78-83.

¹⁸¹ Communications du Comité Central, « Chemin de fer du Cervin » in *Alpina*, n° 5, 1^{er} Avril 1907

En juillet, le Comité central annonce avoir récoltés 3708 signatures provenant de quarante-six sections. Il indique également que cette pétition a été envoyée au Conseil fédéral.¹⁸² Malheureusement, comme dans le cas de la pétition du Heimatschutz, celle-ci est également absente des fonds d'archives.

Il faut remarquer que par rapport aux 68'356 signatures obtenues par Heimatschutz, le nombre de signatures récoltées par le C.A.S est plutôt bas.¹⁸³ Pour déterminer exactement le degré d'engagement du C.A.S dans la campagne contre le chemin de fer du Cervin, il aurait fallu comparer ce chiffre de 3708 signatures avec le nombre total de membres du club pour cette année 1907. Malheureusement, les statistiques concernant les effectifs du C.A.S. sont quasiment inexistantes. En effet jusqu'à présent, aucune étude historique exhaustive n'a été encore réalisée sur le C.A.S. Toutefois Gianni Haver publie quelques chiffres dans une des rares contributions sur l'histoire du C.A.S. : en 1912, le nombre de membres s'élève à 13'154 pour 58 sections.¹⁸⁴ Bien que cela soit peu probant de comparer des chiffres d'années différentes, l'écart entre le nombre de signatures et le nombre de membres en 1912 est suffisamment important, pour suggérer que le projet du Cervin a suscité une mobilisation plutôt faible au sein de cette association.

Cette réticence à s'engager dans la campagne contre le chemin de fer du Cervin, peut sans doute s'expliquer par les liens entretenus par le C.A.S avec X. Imfeld ainsi que de manière générale avec des compagnies de chemins de fer de montagne. Dans un article paru dans la revue *Alpina*, dont l'auteur est malheureusement anonyme, celui-ci se montre plus nuancé par rapport au projet, et rappelle le bénéfice que le club a pu tirer des travaux de X. Imfeld :

« In Anbetracht dieser tatsächlichen Verhältnisse hält man es vielerorts nicht für richtig, gegen das Projekt Imfelds in einer Weise loszuziehen, wie wenn dasselbe eine Untat wäre. Man soll auch nicht die grossartigen Leistungen Imfelds auf dem Gebiete des Kartenwesens, des Panoramazeichens vergessen, durch die er den S.A.C. zu Ehren gebracht hat. »¹⁸⁵

En effet, les travaux topographiques de X. Imfeld avaient suscité la reconnaissance non seulement du Club alpin suisse mais aussi celle du Club alpin français.¹⁸⁶ Cette faible mobilisation peut aussi s'expliquer par le fait que le C.A.S a un certain intérêt dans l'établissement de ces chemins de fer de montagne :

¹⁸² Communications du Comité Central, « Chemin de fer du Cervin » in *Alpina*, n° 12, 15 Juillet 1907

¹⁸³ Par commodité, j'utiliserai dorénavant l'abréviation C.A.S.

¹⁸⁴ Haver Gianni, *loc. cit.*, p. 84

¹⁸⁵ [s.a.], « Matterhornbahn », in *Alpina*, n° 7, 1er Mai 1907

¹⁸⁶ Se référer au point 4.1.2

Ceux-ci permettent aux alpinistes d'accéder à des sommets, d'où ils peuvent ensuite partir pour des courses de haute montagne. Par ailleurs, le C.A.S avait visiblement passé des accords avec des compagnies ferroviaires de montagne, permettant ainsi aux membres du club de bénéficier de tarifs préférentiels sur ces lignes :

« [...] en plus des lignes de train du Rothorn, du Wengernalp et de l'Oberland, celles de Stanserhorn et de Lauterbrunnen-Mürren ont accordé aux membres du Club un rabais de 50% »¹⁸⁷

A propos des rapports entre le C.A.S et les compagnies ferroviaire, il est intéressant de noter que parmi les membres de la commission scientifique créée en 1895 pour la construction du chemin de fer de la Jungfrau, dont a fait partie aussi H. Gollier, on compte aussi le Professeur Walder-Meyer, rédacteur de la revue *Alpina*.¹⁸⁸

4.2.2.7.3 Les sociétés de sciences naturelles

Mise à part la Ligue du Heimatschutz et le Club alpin suisse, d'autres organisations se sont aussi prononcées contre l'établissement du chemin de fer du Cervin. Il s'agit pour la plupart de sociétés de sciences naturelles. Par exemple la *Société de Physique et d'Histoire naturelle de Genève* a fait directement pression auprès des Autorités fédérales, en envoyant un courrier au mois de juillet 1907, dans lequel elle s'oppose non seulement à la construction du chemin de fer, mais où elle requiert également la création de zones naturelles protégées sur le modèle du parc national des Etats-Unis.¹⁸⁹

Nous verrons plus loin dans quelle mesure, cette société a pu influencer le gouvernement. On peut citer également la *Société neuchâteloise des sciences naturelles*¹⁹⁰, la *Société fribourgeoise des sciences naturelles*¹⁹¹, la *Commission cantonale fribourgeoise pour la conservation des monuments naturels*¹⁹² présidée par R. de Girard.

¹⁸⁷ [s.a.], « Aux sections et aux membres du S.A.C. » in *Alpina*, n° 15, 1^{er} Août 1894

¹⁸⁸ Moser Patrick, *So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht. Projektierung und Bau der Jungfraubahn*, Chronos, Zürich, 1997, p. 71

¹⁸⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Lettre du comité de la Société de Physique et d'Histoire naturelle de Genève au Conseil fédéral, 2.07.1907

¹⁹⁰ [s.a.], « Chemin de fer du Cervin » in *Gazette du Valais*, n° 26, 2 Mars 1907

¹⁹¹ De Girard Raymond, « Protestation des alpinistes et des naturalistes fribourgeois contre le projet d'un chemin de fer au Cervin » in *Gazette du Valais*, n° 14, 2 Février 1907

¹⁹² Ibid.

Cependant, à part la lettre adressée à Berne par la *Société de Physique et d'Histoire naturelle de Genève*, il n'y a aucune trace dans les archives de la protestation de ces associations. En effet, ces oppositions ont été recensées en grande partie grâce au dépouillement de la presse. Ainsi, il est difficile de déterminer quelle était la part prise par ces sociétés dans la campagne contre le chemin de fer. Étaient-elles aussi engagées que le Heimatschutz et le Club alpin, ou se contentaient-elles uniquement de manifester leurs désaccords sans forcément se lancer dans une action concrète ? Par ailleurs, on peut se demander pourquoi des sociétés scientifiques, dont l'objectif est généralement de faire progresser la science, se sont opposées à ce chemin de fer : était-ce pour la même raison qui poussa R. de Girard à mener campagne ? La science ayant un écho moins favorable, ces diverses sociétés adoptent une attitude conservatrice, ceci peut-être dans l'espoir de retrouver un certain crédit à une époque où la critique du positivisme est largement diffusée.

D'après cette présentation des diverses personnalités et associations qui se sont manifestées contre le chemin de fer du Cervin, on remarque que la campagne a surtout mobilisé des milieux socioculturels élevés et plutôt de tendance conservatrice. Dans la partie qui suit, il s'agit de montrer quel est le type d'arguments mis en avant par ceux-ci.

4.2.3 Les arguments contre le chemin de fer

Afin d'éviter les répétitions, j'ai décidé d'analyser les arguments avancés par les opposants de manière thématique, car très souvent ceux-ci sont identiques. D'un point de vue argumentatif, les opposants se sont trouvés en face d'un problème majeur lorsqu'ils ont lancé la campagne contre le chemin de fer du Cervin. Ils ne pouvaient pas totalement accuser les concessionnaires de défigurer la montagne, puisque le tracé prévu était presque totalement souterrain : seules la première section jusqu'au pied du Cervin et la station terminus devaient être visibles. D'ailleurs, dans la demande de concession, les concessionnaires eux-mêmes ont insisté sur cet aspect, croyant ainsi qu'ils allaient pouvoir éviter des oppositions de ce genre :

« Da die ganze Bahnanlage vom Fusse des eigentlichen Berges bis zum Gipfel unterirdisch gedacht ist, wird die äussere Form desselben nicht verändert und dürfte daher auch für den Aesthetiker kein Grund zu Einwendungen vorliegen. »¹⁹³

¹⁹³ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollier Henri, Imfeld Xavier, Matterhorn-Bahn, Konzessionsgesuch, 4.12.1906, p. 5

Mais les détracteurs du projet dépassent ce problème en construisant une argumentation majoritairement basée sur des arguments d'ordre patriotique et idéologique. Des arguments plus pragmatiques sont aussi mis en avant, mais ils apparaissent de façon plus anecdotique. Il s'agit donc surtout d'un discours qui vise à présenter le Cervin comme un symbole sacré et inaliénable de l'identité nationale, dont la sauvegarde de celle-ci dépend de la conservation du Cervin. Dans cette optique, les opposants font du funiculaire une menace pour l'identité nationale. De manière sous-jacente, cet argumentaire fait des partisans du funiculaire des antipatriotes. Ainsi même s'il reste invisible, l'idée même que l'on puisse construire un chemin de fer sur le Cervin reste intolérable comme pour R. de Girard :

« Je pose en fait que l'attrait du Cervin réside autant dans ce qu'on sait de lui que dans ce qu'en on voit : son histoire, la célébrité de ceux qui se sont acharnés à sa conquête, la longueur de sa résistance et les catastrophes qui l'ont marquée, tout cela forme son auréole et cette auréole attire les regards par l'intermédiaire de la pensée autant que sa beauté plastique par elle-même. Même invisibles, l'ascenseur et les installations du sommet seront dans le Cervin, comme une tare cachée dans un beau corps [...] »¹⁹⁴

4.2.3.1 Les arguments idéologiques

4.2.3.1.1 Le funiculaire, une menace pour l'identité nationale

Dans les propos des opposants, l'établissement d'un chemin de fer sur le Cervin ainsi que le développement de l'industrie touristique à cet endroit, sont présentés à la fois comme la cause et le signe que la Suisse vit à ce moment une grave perte de ses caractéristiques identitaires. Par exemple, pour Ch.-M.-E. Gos, la construction de ce chemin de fer est la preuve qu'il n'existe plus de « vrai Suisse » :

« Autrefois, les vieux Suisses—les vrais—étaient fiers de porter ce nom et d'appartenir à la vaillante petite nation des Alpes. Ils savaient s'en rendre dignes en luttant contre l'envahisseur. Les temps sont changés ; on est tout juste Suisse, pour la forme, et sous prétexte de progrès, on laisse lâchement accomplir de véritables sacrilèges. »¹⁹⁵

G. de Reynold, lui considère cette affaire comme le signe que le pays est en pleine décadence :

« Le peuple ne vit pas seulement de pain : on oublie de nos jours,—dans ces jours où toute entreprise est subordonnée, semble-t-il, aux intérêts des pièces d'or,—

¹⁹⁴ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr R. de Girard, *Le chemin de fer du Cervin au point de vue de l'alpinisme, des intérêts locaux, de l'esthétique naturelle et de la science*, Fribourg, Librairie de l'Université, Avril 1907, p. 6

¹⁹⁵ Gos Charles-Marius-E., « Un ascenseur au Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 11, 14 Janvier 1907

qu'un peuple est proche de sa décadence, quand il perd la notion d'existence morale, dont il ne respecte plus les symboles. »¹⁹⁶

Tandis que pour E. Bovet, cette affaire équivaut à renier le patrimoine culturel suisse :

« Nous renonçons à notre tradition, à notre fierté. Nous sommes à vendre, pour qui met le prix. [...] Il nous faudra oublier nos poètes, désapprendre nos chants patriotiques qui ne seraient plus qu'une sanglante ironie [...] »¹⁹⁷

Mais à leurs yeux, le chemin de fer n'est pas le seul facteur qui mette en péril l'identité nationale. Les opposants accusent le tourisme, étroitement lié au développement du chemin de fer, d'entraîner aussi une perte d'identité. Cette accusation est particulièrement flagrante dans la pièce de théâtre *Le Cervin se défend !*. Dans celle-ci, A. Schorderet montre comment l'arrivée de touristes étrangers a corrompu les mœurs des Zermattois. Voici les propos que tient un des personnages de la pièce :

« C'est une conséquence, un peu, de l'influence étrangère ; et puis, cela tient à la forte concurrence. Les guides sont devenus plus âpres au gain parce que la vie a renchéri au village, parce que, côtoyant tous les jours le luxe, les villageois, si simple autrefois, sont devenus plus exigeants, plus raffinés... »¹⁹⁸

Ce thème du village de montagne autrefois habité par des gens « simples et authentiques », pervertis ensuite par « l'industrie des étrangers », est une problématique en vogue dans la littérature romande du début du XXe siècle. On la retrouve dans d'autres œuvres littéraires, comme le roman *Là-haut* d'Edouard Rod.¹⁹⁹ Il faut dire que le village de montagne par l'aspect primitif qu'il peut présenter, apparaît à cette époque comme un témoin vivant du passé et des racines identitaires de la nation, dans ce sens il paraît donc indispensable de le sauvegarder. Cette thématique mise en scène par A. Schorderet correspond à cette angoisse diffusée au début du XXe siècle, qui voit dans l'augmentation du nombre d'étrangers, un danger pour l'identité suisse.

E. Bovet va plus loin dans cette dénonciation des conséquences du développement du tourisme. Plus qu'influencer les mœurs locales, il y voit un asservissement de la population qui doit se plier aux contraintes imposées par cette industrie. Le tourisme engendre pour lui en quelque sorte l'aliénation de la population :

¹⁹⁶ De Reynold Gonzague, « Le respect de la nature. A propos du Cervin » in *La Liberté*, n° 159, 12 Juillet 1907

¹⁹⁷ Bovet Ernest, « Le Cervin » in *La Semaine Littéraire*, n° 698, 18 Mai 1907

¹⁹⁸ Schorderet Auguste, *Le Cervin se défend !*, Editions Atar, Genève, [1908], Acte I, scène 2, p. 14

¹⁹⁹ Clavier Alain, *Les Helvétistes. Intellectuels et politique en Suisse romande au début du siècle*, Editions d'en bas, Lausanne, 1993, p. 225

« L'industrie des étrangers [...] a franchi les limites permises : elle tend à la servilité. Celui qui observe nos mœurs a chaque jour l'occasion de noter certains petits faits pénibles, humiliants. En temps de paix, nos pères étaient prudents ; nous sommes peureux. Nous ne cherchons plus les normes de notre conduite dans notre conscience, mais dans l'opinion d'autrui. »²⁰⁰

Il faut dire que E. Bovet a une opinion particulièrement négative du tourisme en général. Voici les propos plutôt durs qu'il tient concernant les futurs clients du chemin de fer du Cervin :

« Et qui donc peuplera ce bar alpestre ? La bande vulgaire des touristes prétentieux et pressés, dépourvus de culture, de respect, d'éducation même et de simplicité, les touristes bruyants du luxe à bon marché ; et vous entendez déjà [...] les réflexions bêtes, et, par un temps de brouillard, les déceptions, les mots dénigrants de ceux qui n'en auront pas pour leur argent. »²⁰¹

4.2.3.1.2 Le funiculaire, une menace pour l'indépendance de la nation

Mais le chemin de fer n'engendre pas uniquement une perte d'identité. Certains opposants considèrent la construction de funiculaire comme une spoliation faite au peuple suisse au profit des riches étrangers. Comme par exemple cet auteur anonyme d'un article paru en septembre 1907 dans *La Gazette du Valais*, qui estime que la construction du projet reviendrait à déposséder le peuple suisse de son territoire et de ses richesses naturelles :

« Si nous commençons à vilipender ainsi notre bien public au profit de deux ou trois financiers, il n'y aurait plus de raison pour que cela finisse. Nos sommets seraient à vendre avec nos cascades, nos lacs, nos vallons, nos rivières. Des milliardaires américains, par snobisme, viendraient acheter, les plus beaux gisements de houille blanche, un Cervin dans le voisinage, et ils arrangeraient pour leur unique plaisir toujours ces richesses naturelles [...] »²⁰²

G. de Reynold va plus loin dans cette idée, en estimant que l'exploitation de la montagne par le tourisme et les chemins de fer constituent une atteinte à l'indépendance nationale :

« Aujourd'hui, les descendants de ces mêmes hommes qui n'avaient à la bouche que l'Alpe libre et le berger républicain, vendent à l'étranger également la montagne dont notre pays, nos institutions, notre esprit, notre indépendance sont les œuvres. »²⁰³

En réaction à cette « spoliation » supposée, E. Bovet, G. de Reynold ainsi que Ch.-M.-E. Gos réagissent en proclamant que les montagnes n'appartiennent qu'aux seuls Suisses, et non pas à l'industrie touristique qui les exploite :

²⁰⁰ Bovet Ernest, *loc. cit.*

²⁰¹ Ibid.

²⁰² [s.a.], « La Cervinomanie » in *Gazette du Valais*, n° 112, 25 Septembre 1907

²⁰³ De Reynold Gonzague, *loc. cit.*

« [...] Et nous, nous déclarons que les haut sommets, propriété idéale du peuple suisse tout entier, et symboles de notre indépendance, ne sont à vendre à aucun prix. »²⁰⁴

« Les montagnes sont le bien de plus de trois millions de Suisses, et non pas celui des seuls touristes »²⁰⁵

« Le Cervin appartient à tous les Suisses. Nous devons pas souffrir que ce patrimoine commun de beauté soit concédé à quelques-uns pour en faire un objet de lucre. »²⁰⁶

4.2.3.1.3 Le Cervin, un symbole déchu au rang d'une œuvre d'ingénieur

La construction du chemin de fer sur le Cervin reviendrait aussi à leurs yeux à déchoir ce symbole national au rang d'œuvre technologique. Par exemple, Ch.-M.-E. Gos et G. de Reynold accusent les concessionnaires de vouloir transformer le Cervin en une « vulgaire Tour Eiffel » :

« Non contents d'avoir ridiculisé les plus pittoresques vallées alpestres, par des placards-réclames criards, des hommes [...] parlent maintenant de transformer en une vulgaire tour Eiffel la plus belle montagne de nos Alpes en créant un chemin de fer au Mont Cervin [...] »²⁰⁷

« [...] une entreprise technique qui menace de devenir aussi banale que la tour Eiffel ou la Grande Roue [...] »²⁰⁸

Ces réflexions montrent à quel point, les œuvres technologiques qui fascinaient autrefois, font l'objet de sévères critiques au début du XXe siècle.

4.2.3.1.4 Le Cervin, un symbole de l'identité nationale

Face à ce sentiment que l'identité nationale et l'indépendance de la nation sont menacées, les opposants réagissent en tentant d'affirmer la valeur nationale et la dimension sacrée du Cervin, qui font de ce sommet un bien inaliénable. Par exemple pour R. de Girard le Cervin incarne certaines valeurs nationales :

« Il s'agit d'un monument que le monde entier connaît et admire, où les Suisses voient le symbole de leurs vertus républicaines, de leur fière indépendance. »²⁰⁹

²⁰⁴ Bovet Ernest, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 138, 13 Juin 1907

²⁰⁵ De Reynold Gonzague, *loc. cit.*

²⁰⁶ Gos Charles-Marius-E., *loc. cit.*

²⁰⁷ Ibid.

²⁰⁸ De Reynold Gonzague, *loc. cit.*

²⁰⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr R. de Girard, *op. cit.*, p. 21

Pour E. Bovet, il s'agit surtout de montrer le lien étroit qui existe selon lui entre les caractéristiques nationales et la montagne en général, qu'il considère comme le berceau de la nation :

« Notre histoire, unique au monde, s'explique non seulement par les faits physiques de nos Alpes, mais aussi et surtout par l'originalité morale que cette nature âpre et fière a donnée à nos âmes. Tenaces et prudents dans la vie normale, téméraires à l'heure du danger, accueillants de préférence, mais rebelle à tous les jougs, nous avons en nous le calme sourire des lacs, la vie sérieuse et profonde des forêts, la violence de l'avalanche, et, pour la liberté la dureté du granit. »²¹⁰

Dans cette citation apparaît très clairement ce phénomène d'identification entre nation et paysage alpin qui, d'après O. Zimmer s'opère à partir de la fin du XIXe siècle selon le mode de la « naturalisation de la nation » : pour E. Bovet, les spécificités qui caractérisent le peuple suisse ont été déterminées par la montagne, dans ce sens elle fait partie intégrante de l'identité helvétique. Cet argument plutôt habile, implique que toute altération du paysage alpin engendrerait d'après la logique d'E. Bovet, une modification des caractéristiques identitaires nationales.

4.2.3.1.5 Le Cervin, un symbole sacré

Pour les opposants, et plus particulièrement pour E. Bovet et R. de Girard, le Cervin et la montagne en général, revêtent également une dimension sacrée. La montagne apparaît comme un « sanctuaire » où les Suisses pratiquent le « culte de la montagne » :

« [...] à qui l'a vu, ne fût-ce qu'une seule fois, il reste au cœur le sentiment religieux de la montagne ; le Cervin est pour nous le symbole sacré de la montagne. [...] Nous voulons que la haute montagne demeure libre et pure, parce que le culte de la montagne est à la base même de notre histoire, de notre indépendance, de notre vie morale. [...] les hauts sommets sont le sanctuaire où nous fraternisons [...]. »²¹¹

Dès lors le projet du chemin de fer du Cervin est présenté comme une « profanation » intolérable. Ce terme « profanation » apparaît à profusion dans les propos des opposants. Par exemple, voici ceux de R. de Girard publiés dans un article de *La Gazette du Valais* :

« La question qui se pose est de savoir si [...] le peuple suisse doit laisser enlaidir un de ses plus beaux monuments naturels de son pays, profaner un des sanctuaires

²¹⁰ Bovet Ernest, « Le Cervin » in *La Semaine Littéraire*, n° 698, 18 Mai 1907

²¹¹ Bovet Ernest, *loc. cit.*

où se développa, de façon la plus sublime, le culte de la montagne qui, pour lui, se confond avec le culte de la patrie. »²¹²

Ainsi la stratégie argumentative adoptée par les opposants revient à présenter le funiculaire comme une menace pour la nation, et à élever le Cervin non seulement au rang de symbole national, mais aussi d'icône sacrée. A travers cette critique du chemin de fer comme facteur de dégénérescence identitaire, c'est la politique libérale du parti radical alors majoritaire au gouvernement qui est visée. D'une certaine manière, le discours des opposants consiste à faire paraître l'élite dominante comme antipatriote. Cependant, cette critique reste sous-jacente dans les propos des opposants. Le gouvernement n'est jamais attaqué de front. Seul G. de Reynold, semble y faire allusion :

« Jadis, les ancêtres de nos fougueux démocrates accusaient les Suisses au service des armées étrangères de vendre notre héroïsme et nos vertus historiques. Aujourd'hui, les descendants de ces mêmes hommes qui n'avaient à la bouche que l'Alpe libre et le berger républicain, vendent à l'étranger également la montagne dont notre pays, nos institutions, notre esprit, notre indépendance sont les œuvres. »²¹³

Ce discours qui présente la modernisation comme un danger pour la nation a dû avoir un certain écho comme le montre le nombre de signatures récoltées par le Heimatschutz. En effet, même si une analyse de cette pétition n'a pas été possible, on peut imaginer que ce discours a pu avoir un certain impact auprès des catégories de la population qui subissent de plein fouet les conséquences de l'industrialisation, comme la population rurale obligée de gagner la ville pour trouver du travail.

Toutefois, les propos des détracteurs du projet ne peuvent pas être uniquement considérés comme une stratégie calculée qui viserait à déstabiliser l'élite dominante. Cette vision de la modernité comme facteur de modification des identités reposent sur des faits avérés. Bien que cette problématique n'ait pas encore été bien étudiée par les historiens, l'article de Laurent Tissot à propos de l'impact du tourisme sur l'identité des populations alpines, montre que certaines communautés montagnardes se sont adaptées à l'arrivée des touristes. Les montagnards ont notamment adopté l'image que les touristes avaient d'eux et ont développé des activités différentes de leurs occupations traditionnelles comme par exemple des services de guide de montagne.²¹⁴ Alain Clavien

²¹² De Girard Raymond, « Protestation des alpinistes et des naturalistes fribourgeois contre le projet d'un chemin de fer au Cervin » in *Gazette du Valais*, n° 14, 2 Février 1907

²¹³ De Reynold Gonzague, *loc. cit.*

²¹⁴ Tissot Laurent, « Du touriste au guide de montagne: la question de l'identité alpine (1850-1920) » in *L'espace alpin et la modernité. Bilans et perspectives au tournant du siècle*, Daniel J. Grange (dir.), PUG, Grenoble, 2002, pp. 289-300

estime également que le tourisme a modifié le mode de vie des populations locales.²¹⁵ La modernisation de la société suisse à la Belle Epoque a opéré une transformation de celle-ci qui a bouleversé les repères traditionnels, et, qui, par conséquent, a pu susciter un sentiment de perte d'identité qui, comme on peut le voir à travers le discours des détracteurs du funiculaire du Cervin, a entraîné un regain de nationalisme.

4.2.3.2 Les arguments pragmatiques

4.2.3.2.1 Le funiculaire, un impact négatif sur le tourisme

Des arguments d'ordre plus pragmatique ont également été invoqués par les défenseurs du Cervin, toutefois ils sont plus rarement mis en avant. Par exemple, Ch.-M.-E. Gos accuse le projet de ne pas avoir d'utilité publique. Il ne servira qu'à transporter des gens aisés, et ne bénéficiera donc pas à la population locale :

« Il n'y a dans cette entreprise aucun caractère d'utilité générale. Elle ne s'adresse qu'à une clientèle de riches oisifs... »²¹⁶

Les opposants mettent aussi en avant des considérations économiques : Paradoxalement, ce chemin de fer nuirait selon eux au développement de l'industrie touristique. Le funiculaire, au lieu d'attirer les touristes comme le prévoient les concessionnaires, contribuerait plutôt à les faire fuir. C'est ce que prétend par exemple, A. Trachsel :

« Et cela par la bonne raison que nombre de touristes étrangers finissent par être écœurés de tout cela, et que nombre de journaux étrangers, anglais entre autres,[...] ont eu d'importants articles pour protester contre ces barbares enlaidissements, et pour déconseiller à leurs compatriotes de visiter un pays où les habitants ont si peu conservé le culte, le respect de la beauté [...]. »²¹⁷

D'une certaine manière, à cause de la profusion des chemins fer de montagne, le touriste ne pourrait plus trouver ce qu'il vient chercher au sommet des montagnes, c'est-à-dire un espace authentique encore préservé de toute modernité. Les propos d'A. Trachsel révèlent une attitude ambiguë envers les touristes : accusés de corrompre les mœurs locales comme on l'a vu plus haut, ils sont aussi en même temps un faire-valoir dans la campagne contre le chemin de fer du Cervin. Cette entreprise au lieu de participer à l'essor du tourisme, va au contraire « tuer la poule aux œufs d'or » selon l'expression de R. de Girard.²¹⁸

²¹⁵ Clavien Alain, *op. cit.*, p. 226

²¹⁶ Gos Charles-Marius-E., *loc cit.*

²¹⁷ Trachsel Albert, « Chemin de fer du Cervin » in *Gazette du Valais*, n° 10, 24 Janvier 1907

²¹⁸ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr R. de Girard, *op. cit.*, p. 6

Cependant, les touristes ne seront pas les seuls à désertir la région. Dans son rapport sur les impacts du chemin de fer sur le Cervin, R. de Girard explique que la présence du chemin de fer va faire fuir également les alpinistes. Ceux qui entreprendront l'ascension du Cervin se sentiront ridiculisés par le chemin de fer qui transportera les touristes sans difficulté et bien confortablement :

« M. Imfeld est un alpiniste de valeur, il connaît la psychologie des alpinistes mieux qu'il ne veut en avoir l'air. Pense-t-il sérieusement nous faire croire que les grimpeurs iront encore au Cervin, pour le plaisir de franchir les passages dont ils peuvent trouver l'équivalent ailleurs, quand la présence de l'ascenseur leur donnera l'air, toujours un peu ridicule, d'enfoncer une porte ouverte et qu'ils sauront trouver, pour les accueillir au sommet, le sourire de pitié d'une foule de snobs accoudés paresseusement aux balustrades et aux fenêtres d'une sorte de Gibraltar écoeurement artificiel ? »²¹⁹

Selon un article publié dans la *Gazette du Valais*, les alpinistes se rendront désormais dans des pays où les montagnes seront encore vierges de toutes infrastructures. Dans cette optique, la préservation de la nature dans son authenticité devient un argument touristique :

« Ajoutons encore que, par une répercussion à laquelle M. Imfeld, [...] n'a pas encore pensé, la dépréciation que fera subir au Cervin la construction d'un ascenseur, permettra aux Français et aux Italiens de faire pour leurs montagnes la réclame la plus intelligente, en se bornant tout simplement à faire ressortir que, chez eux, les véritables amants de la montagne trouveront encore des escalades de premier ordre, tandis qu'en Suisse il y a des chemins de fer sur tous les pics, même sur le Cervin ! Et M. Imfeld verra alors de quel côté se fera l'afflux nouveau des touristes... ! »²²⁰

Par rapport aux conséquences économiques, il est intéressant de noter que le problème de l'impact financier du funiculaire sur les activités des guides n'apparaît pratiquement pas dans les arguments avancés par les opposants. E. Bovet, pourtant à la tête de ce mouvement de contestation, n'en parle pas du tout dans ses diverses interventions dans la presse. La lettre officielle qui accompagne la pétition du Heimatschutz, adressée au Conseil fédéral en fait à peine mention. Pourtant, on peut dire que ce sont eux les premiers concernés par le chemin de fer du Cervin. On verra d'ailleurs dans le chapitre 4, que ceux-ci se sont opposés à sa réalisation.

En effet, le funiculaire aurait sans doute constitué une concurrence pour les guides. D'après les tarifs exercés par ceux-ci, et le prix du billet aller-retour du trajet en funiculaire, ce dernier aurait été beaucoup plus avantageux. En effet, dans le dossier de la demande concession, les concessionnaires avaient évalué le prix du voyage à 50

²¹⁹ Ibid., p. 7

²²⁰ [s.a.], « Le Cervin » in *Gazette du Valais*, n° 50, 30 Avril 1907

francs, alors que selon la liste des tarifs des guides et porteurs de la vallée de Viège de 1890, pour faire l'ascension du Cervin un alpiniste devait déboursier 100 francs pour un guide, et 70 francs pour un porteur.²²¹ Cela dit, on peut se demander si le chemin de fer aurait été une réelle concurrence pour les guides et les porteurs de Zermatt. Le chemin de fer aurait attiré sans doute une clientèle bien différente de celle qui entreprenait l'ascension du Cervin. Probablement une clientèle qui cherchait à expérimenter la montagne sans les désagréments et les risques que peuvent occasionner une ascension en haute montagne.

4.2.3.2.2 Le funiculaire, un intérêt pour la science ?

Mise à part les considérations économiques, un autre argument est avancé en défaveur du chemin de fer : celui-ci ne favorisera aucune découverte scientifique. Si cet argument est mis en avant, c'est que les concessionnaires avaient prévu apparemment d'installer au sommet du Cervin, en plus des infrastructures touristiques, un observatoire scientifique. Visiblement, cela a été décidé après le dépôt du dossier à Berne, car cette disposition ne figure pas dans celui-ci. Or dans son rapport d'expertise où il évalue l'impact du chemin de fer, R. de Girard nie tout intérêt scientifique à cette entreprise. Selon lui, l'installation d'un tel laboratoire sera fortement compromise par les conditions météorologiques :

« [...] Les instruments doivent être installés à l'air libre or, sur un pic aigu, le vent a fréquemment une grande violence, le gel tendra à recouvrir les instruments. Pour les mettre à l'abri de ces éléments perturbateurs, il faudra une installation très coûteuse et une surveillance continuelle. »²²²

Les arguments des opposants ayant été analysés, il s'agit de montrer comment les partisans du funiculaire ont réagit face à ces accusations. Et quelle a été la stratégie mise en place par ceux-ci pour essayer de contrecarrer l'offensive des opposants.

4.3 La riposte des partisans du funiculaire

4.3.1 X. Imfeld et H. Gollier

Face à cette importante contestation qui trouve une résonance non négligeable comme l'indique le nombre de signatures récoltées par le Heimatschutz et le C.A.S, le projet du Cervin trouve apparemment peu de soutien. D'après ma recherche, seuls les

²²¹ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, Tarif für die Führer und Träger der Visperthäler, Sion, 1890

²²² AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr R. de Girard, *op. cit.*, p. 20

concessionnaires, leur ancien professeur Albert Heim, ainsi qu'une voix anonyme dans la presse ont soutenu le projet. Force est de constater que ces rares interventions en faveur du funiculaire sont noyées par la masse des protestations.

Alors que la campagne contre le Cervin commence dès le mois de janvier 1907, X. Imfeld attend le mois d'avril pour se manifester. Visiblement, ce sont les pétitions lancées par le Heimatschutz et le C.A.S. qui le font réagir. Il publie un article dans la revue *Alpina*, dans lequel il répond aux accusations proférées contre son projet et tente par la même occasion de le défendre. Tout d'abord, X. Imfeld montre une réelle incompréhension quant au fait que le chemin de fer puisse causer une défiguration de la montagne. Pour lui la question ne se pose même pas, puisque le tracé sera en grande partie souterrain et la station terminus à peine visible :

« Von einer *Verunstaltung des Berges* kann keine Rede sein. Der Berg wird durch die Bahn in seiner äussern Form und Gestalt nicht verändert. Vom Füsse des eigentlichen Matterhorns bis zum Gipfel führt die Bahn unterirdisch. Die Gipfelstation, welche nicht unterirdisch gedacht ist, wird wegen der Steilheit des Geländes so in den Berg eingebaut, dass nur die Front frei liegt und die Bergsilhouette in keiner Weise verändert wird. [...] Diese Station ist gegenüber dem gewaltigen Bergmassiv so verschwindend klein, dass sie von Zermatt aus von freiem Auge gar nicht zu erkennen sein wird. »²²³

Il est curieux que X. Imfeld mette en avant cette critique, alors qu'elle ne constitue pas l'argument principal des défenseurs du Cervin. Il répond également à l'accusation selon laquelle le chemin de fer « profanerait » le Cervin. Il considère que le Cervin a déjà été profané par l'installation de matériel divers sur la montagne afin de faciliter l'ascension des alpinistes :

« Die Legende vom unnahbaren und unberührten Matterhorn hat übrigens seit Whymper schon manchen Stoss erlitten. Das Matterhorn liegt schon lange « in Fesseln », Um den Besuch desselben zu erleichtern und zu erhöhen, haben die Führer zahlreiche Ketten, Seile, Strickleitern und Eisendübel angebracht »²²⁴

Dans cet article, il répond également à l'inquiétude des guides qui craignent de voir leurs gains sensiblement diminuer :

« Sollte dies dennoch der Fall sein, so dürften die Führer einen allfälligen Ausfall am Matterhorn leicht durch Mehreinnahmen auf den übrigen Touren decken, denn es steht ausser Zweifel, dass die Matterhornbahn eine Attraktion bilden würde, welche den Besuch der Gegend wesentlich zu heben geeignet wäre. »²²⁵

²²³ Imfeld Xavier, « Matterhornbahn » in *Alpina*, n° 5, 1er Avril 1907

²²⁴ Ibid.

²²⁵ Ibid.

Outre récuser ces accusations qu'il considère sans fondement, il tente de défendre son projet, en démontrant que celui-ci participe à la mission que s'est fixée le C.A.S., à savoir explorer et faciliter l'accès à la haute montagne.²²⁶ X. Imfeld essaye également de présenter le projet comme une œuvre philanthropique qui permettra aux personnes qui n'ont pas les qualités physiques requises pour l'alpinisme, d'accéder au sommet du Cervin afin d'admirer le paysage alpin au même titre que les alpinistes. A contrario, l'ingénieur accuse le C.A.S. d'être une organisation élitiste qui croit avoir le monopôle sur la montagne :

« Wodurch ist denn bewiesen, dass Leute, welche die nötigen physischen Eigenschaften zu einer Matterhornbesteigung nicht besitzen, für die Schönheit der Hochgebirgsnatur nicht ebenso empfänglich sein können, wie Sportsleute ? Mir scheint der Standpunkt, den der S.A.C. heute einnimmt, indem er die weniger Berggewandten als Leute zweiten Ranges hinstellt, die für die Wunder der Alpenwelt nicht das nötige Verständnis hätten und deshalb davon ausgeschlossen werden sollen [...]. »²²⁷

Deux mois plus tard, c'est au tour de H. Gollier d'intervenir : *La Gazette de Lausanne* publie le 10 juin une lettre de l'ingénieur, écrite en réaction à un courrier de E. Bovet paru quelques jours plus tôt dans le même quotidien. Dans celui-ci, E. Bovet accuse le concessionnaire de faire pression sur les habitants de Zermatt, en agitant la menace d'une concession italienne.²²⁸ H. Gollier réagit vivement à cette accusation, sans toutefois opposer une argumentation véritablement convaincante. Il finit même par concéder que si le chemin de fer n'est pas réalisé du côté suisse, une demande de concession pour une ligne sur le versant italien du Cervin serait tout à fait possible :

« Enfin, la Suisse ne dispose pas seule du Cervin, et rien ne nous garantit que le gouvernement italien maintienne contre un chemin de fer du Cervin une excommunication aussi majeure que celle dont la ligue pour la beauté désire le frapper. »²²⁹

Trois jours plus tard, *La Gazette de Lausanne* publie une autre lettre de E. Bovet, dans laquelle celui-ci réitère ses accusations à propos de pressions qui seraient exercées par H. Gollier. Ce dernier aurait proposé une caisse de retraite aux guides de Zermatt dans le but d'obtenir leur appui :

« Et qu'est-ce donc que cette caisse de retraite qu'il offre aux guides de Zermatt ? Est-ce pour la gloire cette fois, ou est-ce un moyen de convaincre ? [...] »²³⁰

²²⁶ Ibid.

²²⁷ Ibid.

²²⁸ Bovet Ernest, « A propos du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 132, 6 Juin 1907

²²⁹ Gollier Henri, « Pour le Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 135, 10 Juin 1907

²³⁰ Bovet Ernest, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 138, 13 Juin 1907

D'après E. Bovet, H. Gollier aurait également l'intention de construire un observatoire au sommet du Cervin :

« Puisque nous parlons d'argent, on m'écrit de Berne : « Ne pourriez vous pas renseigner le public sur la valeur d'un bruit qui court ici [...] d'après lequel M. Gollier offrirait à la Société des sciences naturelles une somme de 100'000 francs (éventuellement 200'000) pour l'installation d'un observatoire au Cervin, ainsi qu'une participation au bénéfice ? » »²³¹

Ces deux mesures sont considérées par E. Bovet, comme des moyens malhonnêtes pour obtenir la demande de concession. Le 18 juin, *La Gazette de Lausanne* publie la réponse de H. Gollier, dans laquelle il reconnaît avoir pris de telles dispositions, mais se défend de vouloir par là corrompre les Zermattois. Il prétend que ces dispositions sont mises en place uniquement pour contribuer au bien-être de la population locale. En fait, H. Gollier adopte la même stratégie que X. Imfeld : de la même façon que ce dernier présente le projet comme une œuvre philanthropique, H. Gollier estime que le funiculaire sera une entreprise d'utilité générale :

« [...] les guides redoutent de perdre une partie de leur gagne-pain. Nous avons donc cherché, mes amis et moi, par quel moyen équitable on pourrait prévenir ce danger, bien que nous ne croyions pas qu'il survienne. Nous avons alors étudié la possibilité de créer pour les guides de la contrée une caisse de retraite, de secours, en cas de maladie, de pensions aux veuves et orphelins, caisse qui serait dotée par un subside prélevé sur les recettes du chemin de fer [...] Et au surplus, comme tous les guides de la contrée ne sont pas employés aux courses du Cervin, mais que tous les guides par contre profiteraient quand même de la dite caisse, il y aurait là un bien être général. »²³²

Or ces mesures n'apparaissent pas dans la demande de concession, elles ont sans doute été décidées ultérieurement par les concessionnaires. Même X. Imfeld qui est le premier à réagir, n'y fait pas allusion quand il explique au mois d'avril dans la revue *Alpina*, comment les guides pourront compenser le manque à gagner grâce à l'augmentation du nombre de touristes engendré par le chemin de fer. Dès lors, on peut supposer que cette idée de caisse compensatoire a été décidée entre le mois d'avril et le mois de juin, c'est-à-dire pendant la période où la campagne médiatique contre le projet était la plus intense.

L'observatoire scientifique n'était pas non plus prévu dans la demande de concession. D'après celle-ci, la station terminus devait comprendre uniquement une structure d'accueil pour les touristes, ainsi qu'une salle à air pressurisée pour les voyageurs souffrant du mal de l'altitude.

²³¹ Ibid.

²³² Gollier Henri, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 142, 18 Juin 1907

Dans la lettre du 18 juin où il répond aux critiques de E. Bovet, H. Gollier prétend que cette idée d'observatoire n'est pas de lui. C'est la *Société helvétique des sciences naturelles* qui serait à l'origine de cette initiative :

« Lorsque fut connue ma demande de concession d'un chemin de fer au Cervin, quelques membres de la Société helvétique des sciences naturelles me prièrent de faire savoir si notre future compagnie aurait aussi la même libéralité que celle du chemin de fer de la Jungfrau. Cette demande privée se transforma ensuite en demande officielle. J'ai fait connaître que notre société mettrait en effet à la disposition d'un ou plusieurs observatoires scientifiques, une somme de cent mille francs [...] »²³³

Or quel pouvait être l'intérêt de H. Gollier de construire un observatoire au sommet du Cervin ? Était-ce dans l'idée que le projet ait une autre fonctionnalité que celle de transporter des touristes, ce qui lui aurait donné plus de crédibilité vis-à-vis des autorités ? En tous cas, il est intéressant de noter que la *Société helvétique des sciences naturelles*²³⁴ fait partie des seuls soutiens au chemin de fer. Déjà au mois de mars, elle annonce son refus de s'opposer au projet car :

« Elle ne veut pas voir dans cette entreprise une profanation des beautés naturelles et déclare que son action ne doit pas empêcher le développement de l'industrie en Suisse. »²³⁵

Ainsi, apparemment la mobilisation contre le chemin de fer du Cervin a été suffisamment importante pour que celle-ci suscite une certaine inquiétude de la part des concessionnaires. Ceux-ci auraient réagi en essayant de mettre en place des mesures supplémentaires pour essayer de calmer le mouvement d'opposition et tenter de favoriser leurs chances d'octroi de la concession. Cependant, il n'est pas possible de dire si les promoteurs du projet avaient réellement l'intention de réaliser ces mesures, ni comment celles-ci avaient été perçues par les Autorités fédérales, car il n'en existe aucune trace dans les fonds dépouillés aux Archives fédérales.

Mise à part ça, les propos de H. Gollier publiés dans *La Gazette de Lausanne* sont intéressants car ils montrent que cet ingénieur est un pur produit de l'idéologie positiviste. En effet, le principal argument qu'il avance en faveur de la construction du chemin de fer du Cervin, est que celui-ci participe au formidable développement que connaît à cette période ce nouveau type de chemin de fer, dont il fait l'éloge :

²³³ Ibid.

²³⁴ La *Société helvétique des sciences naturelles* (SHSN) a été créée en 1815 au Petit Salève par Henri-Albert Gosse. Cette société qui prend le nom d'*Académie suisse des sciences naturelles* (ASSN) dès 1988, s'est donné comme mission initiale de faire avancer la science. Sitter-Liver Beat, « Académie suisse des sciences naturelles » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F43470.php>, version du 2.04.2009

²³⁵ [s.a.], « Le funiculaire du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 70, 23 Mars 1907

« Le temps des chemins de fer de hautes cimes est arrivé. La démonstration du chemin de fer de la Jungfrau est éclatante. Le triomphe de la technique est complet, nous entrons dans une période d'avenir pour cette forme de développement du tourisme dans notre pays. »²³⁶

H. Gollietz fait partie de ces ingénieurs qui ont contribué au développement économique et industriel du pays et participé ainsi à la construction de la Suisse moderne. Cette Suisse moderne qui est largement fustigée par la droite conservatrice et dont la volonté est de lui substituer une Suisse traditionnelle où toute modernité serait évacuée.

En ce qui concerne la principale critique des opposants, les concessionnaires sont apparemment peu disposés à argumenter contre l'idée que le chemin de fer mettrait en danger l'identité nationale. Seul H. Gollietz y fait brièvement allusion mais n'essaye pas vraiment de contester cet argument :

« M. Bovet tente de représenter la demande d'un chemin de fer au Cervin comme l'œuvre de gens sans patriotisme. Cette épithète doit sans doute par extension embrasser tous ceux qui ont fait ou veulent faire des chemins de fer de montagne. »²³⁷

X. Imfeld et H. Gollietz mettent avant les avantages matériels d'un tel chemin de fer pour Zermatt, mais évitent consciencieusement de répliquer à la question du chemin de fer comme œuvre antipatriotique. Il est délicat d'interpréter le silence des deux ingénieurs par rapport à cet argument, mais on peut supposer que, dans une période où l'industrialisation est accusée de porter atteinte à l'identité nationale, il est risqué de répondre à une telle allégation sans passer pour antipatriote.

4.3.2 Albert Heim

Une troisième personnalité est intervenue en faveur du projet. Il s'agit du zurichois Albert Heim (1849-1937)²³⁸, l'ancien professeur de géologie de H. Gollietz et X. Imfeld. Le 21 mars 1907 *Die Neue Zürcher Zeitung* publie un article de celui-ci, dans lequel il explique que le chemin de fer ne défigurera en rien le Cervin pour les

²³⁶ Gollietz Henri, *loc. cit.*, 10 Juin 1907

²³⁷ Idem, *loc. cit.*, 18 Juin 1907

²³⁸ Albert Heim fut professeur à l'Ecole polytechnique de Zurich entre 1873 et 1911. Il fit des recherches sur la glaciologie et conçut des reliefs géologiques. En 1898, il tenta la première traversée des Alpes en ballon, accompagné d'Eduard Spelterini. Sibylle Franks, « Heim, Albert » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 8.05.2009 (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F28851.php>

mêmes raisons invoquées par X. Imfeld, et justifie sa réalisation en raison de son intérêt scientifique :

« Im Falle der Matterhornbahn wird aber kein Naturobjekt zerstört. Vom untern Teil des Hörnli ob Schwarzsee geht die Bahn in Form einer Kettenlinie ganz in Tunnel unter dem Nordostgrat hinauf. [...] Das Bild der ungeheuren Pyramide wird völlig unverändert und ungestört bleiben.[...] Es will uns scheinen, dass besonders die Naturforscher eine Matterhornbahn freudig begrüßen können. Sie wird Gelegenheit geben, den Gesteinsbau des wunderbaren Berges viel besser als bisher studieren zu können [...] »²³⁹

Il estime également que ce chemin de fer de montagne est en quelque sorte une étape dans le progrès de la technologique, progrès qu'il considère impossible à arrêter :

« Früher fürchtete man die Berge, jetzt liebt man sie und bewundert sie. Wege, Strassen, Bahnen, machen sie zugänglich und erobern sie der Menschheit zum Wohle. Warum sollen wir davor zurückschrecken, nun auch noch einige wenige Bahnen bis auf die höchsten Gipfel zu führen? »²⁴⁰

Il n'a pas été possible de déterminer pour quelles raisons exactes celui-ci a défendu le projet de Gollier et Imfeld. Était-ce simplement en tant qu'ancien professeur et ami qu'il est intervenu, ou bien avait-il un autre intérêt dans ce projet ? Quelques indices m'ont orientée vers cette deuxième hypothèse. Dans cet article publié par *Die Neue Zürcher Zeitung* où il défend le projet, A. Heim se pose aussi la question de savoir si la toute nouvelle *Commission suisse de protection de monuments naturels*, dont la tâche est de conserver des sites naturels, doit s'opposer à la construction du funiculaire. Or d'après lui, comme le Cervin ne sera pas altéré par cette entreprise, la commission n'a pas à intervenir :

« Die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft hat letzten Sommer eine Naturschutzkommission eingesetzt. Dieselbe soll interessante Naturobjekte [...] vor Zerstörung zu schützen trachten—also auch das Matterhorn vor der Matterhornbahn ?[...] Die Naturschutzkommission der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft wird noch genug schwierige Kämpfe zu führen haben, wo es wirklich gilt, ein Naturobjekt vor Zerstörung zu schützen [...] Aber wo nicht Natur zerstört wird, kann es nicht ihre Aufgabe sein, der industriellen Entwicklung einen Hemmschuh zu unterlegen. »²⁴¹

Aux dires de A. Heim, cette commission a été visiblement créée par la *Société helvétique des sciences naturelles* en 1906. Or, comme je l'ai déjà indiqué, cette société a non seulement refusé de s'associer au mouvement de protestation,²⁴² mais selon H.

²³⁹ A. H., « Zur Matterhornbahn » in *die Neue Zürcher Zeitung*, n° 80, 21 Mars 1907

²⁴⁰ Ibid.

²⁴¹ Ibid.

²⁴² [s.a.], « Le funiculaire du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 70, 23 Mars 1907

Golliez, elle a également désiré collaborer au projet en demandant l'installation d'un observatoire au sommet du Cervin.²⁴³

Or selon la lettre de H. Golliez publiée dans *La Gazette de Lausanne* le 18 juin, celui-ci propose non seulement de financer l'observatoire à une hauteur de 100'000 francs, mais également de verser 10'000 francs par année pour son entretien :

« J'ai fait connaître que notre société mettrait en effet à la disposition d'un ou plusieurs observatoires scientifiques, une somme de 100'000 francs [...] Enfin, estimant que l'annuité de six mille francs versée par la compagnie de la Jungfrau pour l'entretien du laboratoire est insuffisante [...] j'ai annoncé que notre compagnie du Cervin porterait cette annuité à dix mille francs. »²⁴⁴

La *Société helvétique des sciences naturelles* avait donc un intérêt financier à soutenir l'entreprise du chemin de fer du Cervin. Je n'ai pas réussi à déterminer si A. Heim fut membre de cette société, ou de la *Commission suisse de protection de monuments naturels*. Mais l'intérêt qu'il marque pour l'aspect scientifique du projet et le fait qu'il se préoccupe de l'intervention de cette commission dans la campagne contre le chemin de fer peuvent indiquer qu'il avait de près ou de loin un certain intérêt dans la réalisation de cette entreprise. Malheureusement aucun élément concret dans les sources n'a pu corroborer cette thèse.

A part l'intervention de ces trois ingénieurs, seule une voix en faveur du projet, malheureusement anonyme, a été recensée par le biais du dépouillement de la presse. Au contraire des protestataires, cette personne met en avant l'impact positif de ce chemin de fer sur le développement touristique de la région :

« [...], je voudrais simplement mettre en lumière le coté avantageux du projet. Tout d'abord, on peut affirmer que l'établissement du chemin de fer reliant Zermatt au sommet du Cervin serait d'une utilité incontestable pour le pays et pour la station de Zermatt en particulier : il constituerait une nouvelle et puissante attraction et l'influence des étrangers en grandirait considérablement. »²⁴⁵

Ainsi les défenseurs du Cervin et les partisans du chemin de fer ont chacun développé une stratégie qui devait servir leurs intérêts. Pour les opposants, il s'agissait de montrer le chemin de fer comme un danger pour la conservation des caractéristiques nationales, tandis que pour H. Golliez et X. Imfeld, il s'agissait de présenter leur entreprise comme une œuvre d'intérêt général. Toutefois si l'on fait abstraction de l'enjeu stratégique de leurs propos, on perçoit en confrontant leurs discours deux visions de la modernité qui s'opposent radicalement.

²⁴³ Golliez Henri, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 142, 18 Juin 1907

²⁴⁴ Ibid.

²⁴⁵ [s.a], « Le chemin de fer du Cervin » in *La Liberté*, n° 69, 23 Mars 1907

D'un côté, ceux qui la conçoivent comme un danger pour la conservation des spécificités culturelles suisses, et qui prônent à travers sa condamnation un retour à une Suisse pré-industrielle et d'un autre, ceux qui croient dur comme fer que le progrès technologique contribue au contraire à la prospérité et au bien-être de la population. Or cette image de la Suisse moderne est de plus en plus critiquée en raison des répercussions du libéralisme industriel. A travers la dénonciation du chemin de fer du Cervin, E. Bovet, R. de Girard, G. de Reynold et A. Trachsel tentent de lui substituer une identité nationale dont les références sont largement issues d'un passé idéalisé. Il s'agit de mettre en avant une identité nationale basée sur des notions de tradition, d'authenticité et de pureté, dont le chemin de fer en tant que symbole de la modernité ne peut que être exclu.

Ainsi il existe une relation ambiguë voire paradoxale entre le chemin de fer, symbole de modernité, et l'affirmation d'une conscience nationale qui rejette toute idée de modernité : le chemin de fer qui est dénoncé pour entraîner une perte d'identité, suscite en même temps une affirmation de celle-ci. En fait, l'idée de changement qui est intrinsèque à la modernisation d'une société, provoque une perte des repères identitaires qui entraîne à son tour un besoin de remobiliser cette identité. D'une certaine manière, ceci confirme ce qui a été mis en avant dans la partie théorique sur les rapports entre identité nationale et un certain contexte : dans les périodes de crises, lorsque l'identité tend à être remise en question, celle-ci tend, par un phénomène de réaction à être réaffirmée ou réactivée.

4.3.3 Un soutien financier de la *Société des Hôtels Seiler* ?

Par rapport au soutien reçu par le projet de H. Gollier et X. Imfeld, il faudrait maintenant aborder le problème de son financement. Car un projet comme celui-ci nécessitait un investissement important. Rappelons que les coûts de la réalisation de ce chemin de fer étaient évalués à 10'000'000 de francs. A ce propos, quelques éléments récoltés au cours de ma recherche m'ont orientée sur la piste de la famille Seiler. Cette famille, en créant un véritable empire hôtelier a considérablement contribué au développement touristique et économique de Zermatt. Cet empire a été fondé par Alexandre Seiler (1818-1891) et son frère Joseph (1817-1863). En quarante ans, ils acquièrent, louent et construisent une série d'établissements dont les plus réputés sont l'hôtel Mont-Rose inauguré en 1855, l'hôtel Riffelberg inauguré en 1864 et l'hôtel

Riffelalp inauguré en 1884.²⁴⁶ A la mort d'A. Seiler, celui-ci lègue à ses deux fils, Alexandre (1864-1920) et Hermann (1876-1961), une entreprise florissante qui possède le quasi monopôle de l'offre hôtelière de Zermatt, soit environ 90% des lits.²⁴⁷ A leur tour, les deux fils font prospérer l'entreprise familiale en développant le tourisme hivernal vers la fin des années 1890.²⁴⁸

Si je me suis orientée sur cette piste, c'est que X. Imfeld possède des liens familiaux avec les Seiler : au cours d'un séjour à l'hôtel Mont-Rose en septembre 1877, X. Imfeld rencontre Marie Seiler, la fille d'Alexandre Seiler père, qu'il épouse en novembre 1880.²⁴⁹ Cependant, il serait naïf de se baser uniquement sur l'existence de ce lien familial, pour postuler que cette famille aurait participé financièrement au projet de X. Imfeld. Cela dit, d'autres éléments m'ont incité à poursuivre dans cette direction. Par exemple, la demande de concession du 4 décembre 1906 prévoit sur le parcours une station vers le Lac Noir, à proximité d'un hôtel :

« Schwarzsee ist ein von den Gästen Zermatts geschätztes und viel besuchtes Ausflugsziel. Der Punkt bietet eine freie Rundschau auf die Gletscherwelt der Monte Rosagruppe und vor allem einen unvergleichlich imposanten Ausblick auf das nahe gewaltige Matterhorn. Schon seit Jahren besitzt Schwarzsee ein Hotel, das einer Korporation von Zermatter Bürgern gehört. Dasselbe würde durch die Bahnverbindung erheblich gewinnen. »²⁵⁰

Or cet hôtel est justement exploité par la famille Seiler.²⁵¹ Il est donc possible que celle-ci ait eu un certain intérêt dans la construction de ce projet. Car, même si cela reste une conjecture, la réalisation du chemin de fer aurait sensiblement influencé la fréquentation de cet hôtel.

Un troisième indice m'a poussé dans cette direction : le 5 juin 1907 paraît dans *La Gazette de Lausanne*, une chronique dans laquelle on apprend que la section Monte-Rosa du C.A.S refuse de prendre position par rapport au projet du chemin de fer sur le Cervin.²⁵²

²⁴⁶ [s.a.], *Zermatt. Dorf und Kurort im Spiegel einer Familie*, Seiler Hotels Zermatt AG, Zermatt, 1982, p. 77

²⁴⁷ König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000, p. 73

²⁴⁸ Ibid., p. 74

²⁴⁹ Cavelti Hammer Madlena et alii, *Xavier Imfeld 1835-1909. Meister der Alpentopographie*, Ah Druck AG, Saanen, 2006, p. 18-19

²⁵⁰ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollier Henri, Imfeld Xavier, Matterhorn-Bahn, Konzessionsgesuch, 4.12.1906, p. 4

²⁵¹ [s.a.], *Zermatt. Dorf und Kurort im Spiegel einer Familie*, Seiler Hotels Zermatt AG, Zermatt, 1982, p. 77

²⁵² [s.a.], « Chronique valaisanne. Le Club alpin à Sion-Le Cervin-Nos Gyms » in *La Gazette de Lausanne*, n° 131, 5 Juin 1907

Ceci paraît curieux, quand on pense que dans le cas du chemin de fer des Diablerets, la section vaudoise des Diablerets s'est immédiatement insurgée contre le projet. Bien qu'il soit délicat d'interpréter pourquoi la section décide de rester neutre, on peut se demander si certains membres de la section n'avaient pas des intérêts dans le funiculaire du Cervin. La section qui comprenait en majorité des membres de professions libérales, tels des médecins, des professeurs et des hauts fonctionnaires, rassemble également des hôteliers.²⁵³ Or il se trouve qu'en 1907, selon cet article de *La Gazette de Lausanne*, la section est justement présidée par Hermann Seiler, le beau-frère de X. Imfeld.

Un dernier élément peut faire penser que la famille Seiler aurait pu collaborer à ce projet : elle n'a pas seulement été active dans l'hôtellerie, mais elle a aussi participé à plusieurs entreprises de chemins de fer. Par exemple, lorsque le chemin de fer du Gornergrat est inauguré en 1898, Alexandre Seiler fils fait relier son hôtel Riffelalp par un tram à une des stations de cette ligne. Hermann Seiler a lui aussi collaboré à des entreprises ferroviaires : il a été notamment membre du conseil d'administration des CFF de 1928 à 1947, et membre du conseil d'administration de la compagnie ferroviaire du Berne-Lötschberg-Simplon.²⁵⁴

Tous ces éléments m'ont incité à prendre contact avec les descendants de cette famille, notamment avec M Christian Seiler et Mme Madeleine Hugenin-Seiler, dans le but de pouvoir vérifier cette thèse dans leurs archives. Malheureusement je n'ai pas pu aller au bout de cette démarche, car les archives de cette époque ne sont pas restées au sein de la *Société des Hôtels Seiler*. Elles se trouvent à Brigue chez la sœur de Mme Hugenin-Seiler, mais n'ont pas fait l'objet d'un catalogage qui permette leur consultation.

Il est possible que tous les éléments mis en avant résultent d'une coïncidence, bien que la présence d'un hôtel géré par les Seiler à proximité du tracé du chemin de fer du Cervin semble être un indice assez significatif. Toutefois, je tiens à nuancer l'hypothèse que la famille Seiler aurait soutenu financièrement le projet. En effet, au début du XXe siècle les hôteliers deviennent sensibles au discours du Heimatschutz

²⁵³ Bayard Olivier, *Club alpin et développement touristique : l'exemple valaisan (1865-1915)*, Mémoire de licence, Louis Binz (dir.), Université de Genève, 1986, p. 26

²⁵⁴ Forster Gilles, *Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939-1945)*, publié par la Commission Indépendante d'Experts Suisse-Seconde Guerre Mondiale, Editions Payot, Lausanne, 2001, pp. 188-189.

comme le prouve l'adhésion de la *Société des hôteliers* à la Ligue.²⁵⁵ En effet, ils prennent conscience que la préservation du paysage alpin peut aussi être un argument touristique. De plus, l'opposition du C.A.S. a pu dissuader les frères Seiler de s'investir dans cette entreprise, les alpinistes devant probablement constituer une part importante de leur clientèle.

4.4 Echo du projet dans le canton du Valais

La suite de la démarche m'a conduite à déterminer quel avait été l'écho de ce projet de chemin de fer dans le canton du Valais. Pour ce faire, j'ai cherché le préavis des autorités valaisannes, et dépouillé trois journaux valaisans : *Le Confédéré*, *La Gazette du Valais*, et *Le Nouvelliste valaisan*.

4.4.1 Les autorités cantonales valaisannes

Selon l'article 6 des « Pièces à présenter à l'appui des demandes de concessions » de la loi fédérale sur les chemins de fer de 1872, les cantons concernés par l'établissement d'une ligne ferroviaire doivent fournir un préavis au Département fédéral des postes et des chemins de fer, pour que le Conseil fédéral puisse ensuite soumettre la demande de concession à l'Assemblée fédérale.²⁵⁶ C'est cette dernière qui décide d'octroyer ou non la concession. En effet, quatre jours après que H. Gollier et X. Imfeld aient déposé leur demande de concession à Berne, soit le 8 décembre, le secrétariat du Département fédéral des chemins de fer demande au Conseil d'Etat valaisan son opinion sur le projet :

« Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour préavis, une demande de concession pour un chemin de fer, partie à crémaillère partie à funiculaire, de Zermatt au sommet du Cervin. Il nous serait agréable si vous vouliez bien à cette occasion nous exprimer, dans un mémoire séparé, votre avis sur l'opportunité des chemins de fer de montagne de cette nature. Sont-ils dans l'intérêt du pays ? »²⁵⁷

²⁵⁵ Le Dinh Diana, *Le Heimatschutz, une Ligue pour la Beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de Licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Université de Lausanne, Lausanne, 1992, pp. 40-41

²⁵⁶ « Loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (du 23 décembre 1872), Pièces à présenter à l'appui des demandes de concessions, art. 6 » in *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, vol. 7, p. 17

²⁵⁷ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Secrétariat du Département des postes et chemins de fer, Au Conseil d'Etat du Canton du Valais, 8.12.1906

Malheureusement, même après une recherche approfondie aux Archives de l'Etat du Valais, je n'ai pas pu trouver ce préavis.²⁵⁸ Selon les dires de l'archiviste Mme Geneviève Bornet-Mariéthoz, les archives du canton présentent de grandes lacunes dans tous les départements de l'administration pour le début du XXe siècle. Il se pourrait bien que le canton ait donné son avis, mais pour une raison inconnue ce préavis est absent des archives. Par ailleurs, il ne se trouve pas non plus dans les fonds consultés aux Archives fédérales.

Toutefois, on peut aussi émettre l'hypothèse que le canton ne se soit pas prononcé sur cette affaire. En effet, comme le montre la correspondance échangée entre Berne et le Valais, le canton cherche clairement à retarder sa décision en demandant plusieurs délais successifs au département pour envoyer son préavis. Après avoir transmis la demande de concession en décembre 1906, le Département des chemins de fer fait parvenir au Conseil d'Etat en juillet 1907²⁵⁹, en novembre 1907²⁶⁰ ainsi qu'en février 1908²⁶¹ les diverses oppositions qu'il a reçues, notamment celle provenant d'Albert Gos. Ainsi le canton était bien au courant de la polémique que suscitait ce projet. Mais la réponse du Valais tarde à venir. Le 18 mai 1909, soit deux ans et demi après le dépôt de la concession, le Conseil d'Etat du Valais, qui a été visiblement interpellé par les Autorités fédérales, envoie un courrier à Berne demandant un délai pour fournir son préavis en novembre 1909 :

« Nous avons l'honneur de vous accuser réception de vos télégrammes des 14 et 15 mai²⁶², par lesquels vous nous demandez de vous retourner le dossier de la demande de concession pour l'établissement d'un funiculaire au Cervin, pièce qui nous a été communiquée pour préavis le 12 décembre 1906. Notre idée était qu'il n'y avait pas d'urgence à nous prononcer sur cette affaire. D'autre part, nous avons reçu aucune recharge à ce sujet soit de la part du Département des chemins de fer, soit de celle du requérant de la concession ; ainsi votre demande télégraphique nous a pris au dépourvu. Nous avons donc immédiatement mis cette affaire à l'étude pour pouvoir la soumettre à notre Grand Conseil [...] Dans ces conditions nous vous demandons de bien vouloir nous accorder un délai d'ici à la session de novembre prochain de notre Grand Conseil pour vous faire parvenir notre préavis. »²⁶³

²⁵⁸ Pour une liste des fonds qui ont été dépouillés aux AEV, se référer au point 1.3

²⁵⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Département des postes et chemins de fer au Conseil d'Etat du canton du Valais, 20.07.1907

²⁶⁰ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Département des postes et chemins de fer au Conseil d'Etat du Canton du Valais, 5.11.1907

²⁶¹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Département des postes et chemins de fer au Conseil d'Etat du canton du Valais, 7.02.1908

²⁶² Ces télégrammes sont absents des fonds consultés.

²⁶³ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Le Conseil d'Etat du canton du Valais au Département des Postes et des Chemins de fer à Berne, 18.05.1909

Le département fédéral accède à cette demande.²⁶⁴ Cependant le 3 novembre 1909, le Département des travaux publics valaisan requiert directement auprès du conseiller fédéral radical Ludwig Forrer (1845-1921)²⁶⁵, alors en charge du Département des postes et chemins de fer, un second délai pour mai 1910 :

« Monsieur le Conseiller fédéral, conformément à l'entretien verbal que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous, à Berne, le 30 octobre dernier, il est entendu que la demande de concession d'un chemin de fer au Mont-Cervin sera présentée à notre Grand Conseil, pour préavis, dans sa session de mai prochain. »²⁶⁶

Dans un courrier de nouveau adressé au Conseil d'Etat, le Département fédéral indique qu'il veut bien concéder un deuxième délai, cependant il avertit que ce sera le dernier :

« En possession de la lettre de votre Chef du Département des Travaux Publics du 3 courant, nous avons l'honneur de vous informer que nous sommes d'accord, à condition que ce soit le dernier délai, d'attendre jusqu'en mai prochain l'envoi de votre préavis sur la demande de concession d'un chemin de fer au Cervin. »²⁶⁷

Mais visiblement le canton n'a pas tenu ses engagements, puisque un an plus tard Berne n'est toujours pas en possession du préavis du Valais. En effet en juin 1911, le Département réitère encore une fois sa demande :

« Par lettre du 15 novembre 1909 nous vous avons informé que nous étions d'accord, sur la proposition de votre Département des Travaux publics, d'attendre jusqu'en mai 1910 l'envoi de votre préavis sur la demande de concession d'un chemin de fer au Cervin. Resté depuis lors sans nouvelles de votre part, nous vous prions de nous faire parvenir à bref délai le préavis en question. »²⁶⁸

Ce à quoi le Département des travaux publics répond en demandant un troisième délai :

« Nous sommes en possession de votre office [...] du 21 Juin concernant la demande de concession de chemin de fer du Cervin. Suivant notre législation des demandes de concession de chemin de fer doivent être soumises au Grand Conseil et nous ne manqueront pas de soumettre la demande concernant le Cervin à la prochaine session de novembre de cette assemblée. »²⁶⁹

²⁶⁴ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Le Département des postes et chemins de fer au Conseil d'Etat du Canton du Valais, 8.06.1909

²⁶⁵ Ludwig Forrer dirige le Département fédéral des postes et chemins de fer entre 1908 et 1911 ainsi qu'en 1913. Altermatt Urs, *Conseil fédéral. Dictionnaire biographique des cents premiers conseillers fédéraux*, Cabédita, Yens, 1993, pp. 290-295

²⁶⁶ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Le Département des travaux publics du canton du Valais à Monsieur Forrer, Conseiller fédéral, 3.11.1909

²⁶⁷ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Le Département des postes et chemins de fer au Conseil d'Etat du Canton du Valais, 13.11.1909

²⁶⁸ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Le Département des postes et chemins de fer au Conseil d'Etat du Canton du Valais, 19.06.1911

²⁶⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Le Département des travaux publics du canton du Valais au Département des Postes et des Chemins de fer, 22.07.1911

Il est difficile de dire pourquoi l'Etat du Valais repousse sans cesse l'envoi de son préavis. Marque-t-il par là son indifférence par rapport à cette entreprise ? Ou au contraire la polémique suscitée par le projet l'embarrasse-t-il ? Ou bien y a-t-il d'autres intérêts en jeu ? En l'absence d'éléments dans les sources pouvant m'orienter vers telle ou telle piste, j'ai essayé d'estimer quel aurait pu être la position du Valais par rapport au funiculaire, en me référant au contexte valaisan de l'époque. Cette démarche a consisté à analyser l'attitude du Valais par rapport à l'industrialisation.

La demande de concession du chemin de fer du Cervin intervient à une période où l'industrie valaisanne commence tout juste à se développer. En effet, celle-ci opère un démarrage entre 1880 et 1914.²⁷⁰ L'arrivée du rail d'abord à Sion en 1868, et ensuite à Brigue en 1878, contribue non seulement au développement industriel du canton mais également à celui du tourisme. De 17 fabriques en 1893, on passe à 80 en 1911.²⁷¹ Et à la veille de la première guerre mondiale, le Valais compte 10'000 ouvriers.²⁷² Toutefois, malgré le fait que le secteur industriel prenne de plus en plus de poids dans l'économie valaisanne²⁷³, c'est l'agriculture qui reste l'activité principale. En effet, le secteur primaire occupe en 1910 60,9% de la population active.²⁷⁴ Quant au développement touristique du Valais, il connaît également un véritable démarrage à cette période : de 12 millions de nuitées en 1894, on passe à 21 millions en 1913.²⁷⁵

Cela dit, les autorités cantonales majoritairement conservatrices perçoivent la modernisation du canton encore jusqu'au début du XXe siècle avec une certaine méfiance, et tendent à freiner l'essor industriel.²⁷⁶ En effet, le gouvernement valaisan est inquiet des répercussions sociales occasionnées par l'industrialisation. Par exemple, plusieurs grèves ont marqué le tournant du siècle, notamment celles du Simplon en 1899 et 1901.²⁷⁷ Ainsi, malgré l'apport économique que constitue le développement de l'industrie et du tourisme, les autorités cantonales conservent une attitude plutôt

²⁷⁰ Arlettaz Gérald, « Les transformations économiques et le développement du Valais 1850-1914 » in *Développement et mutations du Valais*, Groupe valaisan de sciences humaines, Martigny, 1976, p. 47

²⁷¹ Clavien Alain, « La modernisation du Valais 1848-1914 » in Philippe Curdy et alii, *Histoire du Valais*, tome 3, Société d'histoire du Valais romand, Sion, 2002, p. 620

²⁷² Ibid., p. 623

²⁷³ Selon Gérald Arlettaz, la part des exportations industrielles atteint entre 1907 et 1912, 39,7%, tandis que les matières premières atteignent 23,8%, la production agricole 20,5% et les bestiaux 7,5%. Arlettaz Gérald, *loc. cit.*, p. 30

²⁷⁴ Ibid. p. 53

²⁷⁵ Clavien Alain, *loc. cit.*, p. 615

²⁷⁶ Arlettaz Gérald, *loc. cit.*, p. 40

²⁷⁷ Clavien Alain, *loc. cit.*, p. 623

réfractaire à cette modernisation. Bien que cela ne reste qu'une hypothèse, il est possible que le canton du Valais aurait refusé cette demande de concession.

4.4.2 La presse valaisanne

En ce qui concerne la presse valaisanne, celle-ci n'est pas plus loquace sur le sujet que l'Etat valaisan. Trois journaux ont été dépouillés sur l'année 1907. Il s'agit de l'organe du parti radical valaisan, *Le Confédéré*²⁷⁸ ; et deux autres journaux de tendance conservatrice à savoir *La Gazette du Valais*²⁷⁹ et *Le Nouvelliste valaisan*.²⁸⁰ Le nombre d'articles publiés sur le projet diffère selon le journal : *Le Confédéré* ne publie que trois articles à ce sujet, *Le Nouvelliste valaisan* fait paraître cinq articles, tandis que *La Gazette du Valais*, treize articles.

Cependant, un grand nombre de ces articles ne sont pas issus des journaux eux-mêmes, ils sont repris en majeure partie d'autres quotidiens comme *La Gazette de Lausanne*, *La Liberté* et de *La Tribune de Genève*. Sur les trois articles parus dans *Le Confédéré*, un provient de *La Gazette de Lausanne* et un autre de *La Liberté* ; sur les treize articles parus dans *La Gazette du Valais*, deux ont été publiés par *La Tribune de Genève*, un par *La Liberté*, et deux autres par *La Gazette de Lausanne* ; et sur les cinq articles du *Nouvelliste valaisan*, un provient de *La Tribune de Genève*, et un autre de *La Liberté*.

Toutefois, la position de ces journaux par rapport au projet ne transparaît pas dans les articles qu'ils publient eux-mêmes. Ils se contentent de transmettre des informations à propos du projet sur un ton neutre. Cela dit, le fait que la presse valaisanne reprenne des articles issus de journaux de tendance conservatrice et libérale, peut indiquer que celle-ci n'y était pas favorable. En effet, elle reproduit majoritairement des articles où l'on proteste contre le chemin de fer.

²⁷⁸ *Le Confédéré* a été fondé en 1861 dans le but de s'opposer à la politique conservatrice du gouvernement valaisan. Edité d'abord à Sion, puis à Martigny dès 1894, il paraît d'abord deux fois par semaine, puis trois fois à partir de 1920. Bollinger Ernst, « Confédéré, le », in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 8.04.2009 (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F24770.php>

²⁷⁹ *La Gazette du Valais* paraît la première fois le 29 mars 1855. D'après Antoine Lugon, ce journal s'est donné comme objectif de défendre l'Eglise et le clergé. Lugon Antoine, *La presse écrite en Valais. Origines, principaux courants, évolution, Archives de l'Etat du Valais*, Sion, 2008, p. 39

²⁸⁰ *Le Nouvelliste valaisan* a été créé en 1903 par Charles Haegler. Il paraît d'abord trois fois par semaine, puis devient un quotidien en 1929. Carruzo Ignace, « Nouvelliste et Feuille d'Avis du Valais », in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F48289.php>, version du 8.04.2009

Par exemple, *La Gazette du Valais* reproduit les oppositions de *La Murithienne*²⁸¹, de la *Société neuchâteloise des sciences naturelles*²⁸², ainsi que des guides valaisans²⁸³. *Le Nouvelliste valaisan* ne reproduit également que des avis négatifs, de même que *Le Confédéré*, pourtant de tendance radicale. On aurait pu attendre justement que ce journal prenne la défense d'une entreprise dont l'objectif était le développement économique de la région de Zermatt. Pire encore, avec seulement trois articles publiés, *Le Confédéré* semble complètement se désintéresser de cette affaire.

4.4.3 Quelques oppositions : *La Murithienne* et les guides du Valais

Ainsi le canton du Valais qui est pourtant directement concerné par cette demande de concession, semble être frappé de mutisme. D'après ma recherche, seules deux voix se sont exprimées clairement sur cette affaire. Il s'agit tout d'abord de *La Murithienne* (la *Société des sciences naturelles valaisanne*), dont la protestation est relayée par *La Gazette du Valais* en août 1907,²⁸⁴ ainsi que les guides du Valais, comme on aurait pu s'y attendre. Il est intéressant de noter que ceux-ci ne semblent pas s'opposer au chemin de fer pour des raisons de concurrence, mais parce que la présence du chemin de fer fera fuir les alpinistes qui non seulement n'entreprendront plus l'ascension du Cervin, mais n'iront plus également gravir les sommets aux alentours :

« Supprimer donc le Cervin du domaine de l'alpinisme pour le transformer en ascenseur, c'est supprimer la principale attraction de notre pays ; c'est décapiter non seulement le Cervin, mais encore toutes les cimes environnantes qui ne sont fréquentées en partie qu'à cause de son voisinage [...] C'est donc refouler purement et simplement tout le flot des alpinistes qu'il attire à lui ou dans les environs. »²⁸⁵

Ainsi, à l'exception de ces deux protestations, force est de constater que d'après ma recherche, l'écho de la construction du funiculaire du Cervin semble presque inexistant en Valais.

²⁸¹ [s.a.], « La Murithienne » in *Gazette du Valais*, n° 79 [=80], 11 Juillet 1907

²⁸² [s.a.], « Chemin de fer du Cervin » in *Gazette du Valais*, n° 26, 2 Mars 1907

²⁸³ [s.a.], « Texte de la lettre adressée par les guides du Valais au Conseil d'Etat » in *Gazette du Valais*, n° 112, 25 Septembre 1907

²⁸⁴ L.C., « La Murithienne à Brigue » in *Gazette du Valais*, n° 92, 8 Août 1907

²⁸⁵ « Texte de la lettre adressée par les guides du Valais au Conseil d'Etat » in *Gazette du Valais*, n° 112, 25 Septembre 1907

4.5 Influence des protestations sur les Autorités fédérales

Après avoir essayé de montrer quel était l'écho du projet dans le canton du Valais, il s'agit dans cette partie de déterminer la position des Autorités fédérales par rapport à cette demande de concession, et de voir si le mouvement de protestation a eu une certaine influence sur celles-ci ou non. Il est difficile de répondre tout à fait clairement à cette question, puisque que le projet a été abandonné. En effet, le Conseil fédéral n'a jamais publié de Message dans la *Feuille fédérale*, grâce auquel on aurait pu savoir exactement quel était son avis par rapport à cette entreprise. Les raisons de cette absence de décision sont multiples : comme je l'ai déjà mentionné, l'Assemblée fédérale ne peut étudier la demande de concession que si le Département des postes et chemins de fer dispose du préavis du canton. Or dans le cas du chemin de fer du Cervin, il semblerait que cela n'ait jamais été le cas. De plus, rappelons que les deux concessionnaires décèdent peu de temps après avoir déposé leur dossier à Berne. En effet, X. Imfeld décède le 21 février 1909, et H. Gollier, le 28 octobre 1913. Cette disparition des ingénieurs a sans doute sonné définitivement le glas du projet.

Toutefois, certains éléments présents dans les sources peuvent pousser à croire que la demande de concession avait peu de chance d'être octroyée. Bien que les documents n'indiquent pas clairement l'avis du Département fédéral des chemins de fer sur cette affaire, il semblerait que celui-ci était plutôt défavorable, notamment en raison de la campagne menée contre le projet. En effet, celle-ci semble plutôt prise en considération par le Département des chemins de fer : le 29 janvier 1907, le secrétaire du département M Biedermann, demande à X. Imfeld des compléments pour le dossier de la demande de concession. Il profite pour l'avertir qu'il existe un mouvement de contestation plutôt vif contre le chemin de fer non seulement en Suisse mais également à l'étranger, dont il ne peut nier le bien-fondé. Néanmoins le département va attendre le préavis du canton avant de donner sa décision :

« Wir wollen zuletzt nicht unerwähnt lassen, dass sowohl im Inland als im Ausland eine heftige Kampagne geführt wird, welcher nicht ohne weiteres rede Berechtigung abgesprochen werden darf. Zum Konzessionsgesuche wird aber unser Departement erst dann Stellung nehmen, wenn die Voranmeldung des Kontons Wallis eingelangt sein wird. »²⁸⁶

Ainsi, on doit constater que le mouvement d'opposition a eu apparemment un certain écho auprès des Autorités fédérales, et cela même avant que le Heimatschutz et

²⁸⁶ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Au nom du Département, le secrétaire D. Biedermann à M. X. Imfeld, 19.01.1907

le C.A.S n'envoient leurs pétitions. Il faut dire que parmi les membres du Conseil fédéral,²⁸⁷ trois conseillers fédéraux pouvaient être sensibles aux arguments des opposants. Il s'agit du catholique conservateur J. Zemp déjà présenté plus haut, qui en 1907 est à la tête du Département fédéral des postes et chemins de fer, du radical vaudois Marc Ruchet (1853-1912)²⁸⁸ à la tête du Département fédéral de l'intérieur, ainsi que le radical zurichois Ludwig Forrer (1845-1921)²⁸⁹ qui dirige à cette période le Département fédéral militaire.

En ce qui concerne J. Zemp, je n'ai pas pu établir de liens clairs avec les opposants, mais on peut supposer que celui-ci devait être réceptif à leurs arguments en raison de son orientation politique. Par rapport aux deux autres conseillers fédéraux, l'influence des protestataires paraît plus que probable. En effet, M. Ruchet a assisté à la cérémonie de la fondation de la Ligue du Heimatschutz en 1905, et la soutenue notamment en signant l'appel lancé par M. Burnat-Provins.²⁹⁰ En outre, il faut préciser que celui-ci s'était déjà engagé dans la préservation du paysage avant même que la Ligue ne fût créée : il fait voter en 1902 la loi fédérale sur la Police des forêts dont l'objectif est de sauvegarder le patrimoine forestier.²⁹¹ Quant à L. Forrer, il fait également partie des premiers membres de la Ligue.²⁹²

Il est intéressant de noter que les idées conservatrices du Heimatschutz ont trouvé quelques adeptes parmi les radicaux, alors que traditionnellement le parti radical soutient le développement industriel et économique du pays.

Ce rapprochement idéologique de certains radicaux avec les principes antimodernistes du Heimatschutz peut sans doute s'expliquer par la crise de légitimité

²⁸⁷ Les quatre autres membres du Conseil fédéral pendant cette année 1907 sont : le radical thurgovien Adolph Deucher (1831-1912) à la tête du Département de l'industrie et de l'agriculture ; le radical bernois Eduard Müller (1848-1919) Président de la Confédération et en charge du Département politique ; le radical bâlois Ernst Brenner (1856-1911) à la tête du Département justice et police ; le radical neuchâtelois Robert Contesse (1847-1922) à la direction du Département des finances et des douanes. Altermatt Urs, *Conseil fédéral. Dictionnaire biographique des cents premiers conseillers fédéraux*, Cabédita, Yens, 1993, pp. 238-243, pp. 254-295

²⁸⁸ Au cours de sa carrière au gouvernement, M. Ruchet a dirigé le Département fédéral de l'intérieur de 1900 à 1903, de 1906 à 1910 et en 1912. Il fut également à la tête du Département fédéral des finances en 1904, ainsi qu'au Département politique en 1905 et 1911. Ibid., pp. 285-289

²⁸⁹ L. Forrer entreprend sa carrière au Conseil fédéral en 1903 comme chef du Département fédéral du commerce. Il dirige ensuite le Département de l'intérieur de 1904 à 1905. Il passe ensuite au Département fédéral militaire en 1907. Il dirige également le Département fédéral des postes et chemins de fer, une fois de 1908 à 1911, et une seconde fois de 1913 à 1917. Ibid., pp. 290-295

²⁹⁰ Le Dinh Diana, *Le Heimatschutz, une Ligue pour la Beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de Licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Université de Lausanne, Lausanne, 1992, p. 42, p. 126

²⁹¹ Altermatt Urs, *op. cit.*, p. 286

²⁹² Le Dinh Diana, *op. cit.*, p. 127

que subit le parti radical à cette époque, en raison des répercussions de leur politique économique et par la montée en puissance d'un courant conservateur qui rencontre un écho certain au sein de la société.

Cette prise en considération du mouvement de contestation se vérifie dans la correspondance échangée par J. Zemp et M. Ruchet aux mois de juillet et août 1907. Le 22 juillet 1907, J. Zemp transmet au Département de l'intérieur dirigé par M. Ruchet, la lettre de protestation du Comité de la *Société de Physique et d'Histoire naturelle de Genève*. Celle-ci demande que la concession pour le chemin de fer du Cervin ne soit pas octroyée et requiert la création de zones protégées sur le modèle américain. Cette requête rencontre un écho favorable auprès de J. Zemp, comme le montre cet extrait :

« Il nous paraît que l'idée de la Société de physique et d'histoire naturelle de Genève mérite d'être l'objet d'un sérieux examen. Sans doute cette idée n'est point nouvelle et la Suisse aurait pu depuis longtemps s'inspirer de l'exemple des Etats-Unis et créer dans diverses régions des réserves nationales auxquelles ne manqueraient ni l'utilité ni la célébrité. Si la chose n'a point été faite, c'est que sans doute qu'on estimait que de vastes régions de nos Alpes resteraient intactes et constitueraient sans intervention aucune de l'Etat ces réserves naturelles et désirables. Aujourd'hui il faut reconnaître que tel n'est pas le cas. La poussée des chemins de fer n'épargne aucune partie du territoire et « l'enfermement » de nos plus belles cîmes se poursuit avec acharnement. A notre avis donc le problème de la création des réserves nationales se pose d'une façon très sérieuse. »²⁹³

Ainsi, même si J. Zemp ne fait pas directement référence au funiculaire du Cervin, on peut supposer au vu des propos qu'il tient, que ce chemin de fer avait peu de chances de se réaliser. Le 3 août, M. Ruchet informe J. Zemp être d'accord avec cette proposition et désire la soumettre au Heimatschutz ainsi qu'à la *Société helvétique des sciences naturelles* :

« Wir bescheinigen Ihnen den Empfang Ihrer Zuschrift [...] vom 22. Juli abhin und beehren uns vorläufig zu erwidern, dass wir Ihrer Anregung zur Schaffung von geologischen und geographischen Freizonen in unserm Lande grundsätzlich zustimmen und bereit sind an diesem Plane mitzuwirken. »²⁹⁴

Cette proposition de la *Société de Physique et d'Histoire naturelle de Genève* a abouti en 1914 à la création du parc national du Val Cluozza dans les Grisons. Dans un certain sens, la campagne contre le Cervin a donc contribué à une prise de conscience de la part des Autorités fédérales quant à la préservation des sites naturels.

Néanmoins on peut se demander jusqu'où est allé cet engagement pour la conservation de la nature. Le 31 décembre 1907, le Heimatschutz demande à M.

²⁹³ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, J. Zemp au Département fédéral de l'Intérieur, 22.07.1907

²⁹⁴ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, [M.] Ruchet an das eidgen. Post-und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabteilung, 3.08.1907

Ruchet, l'introduction d'un nouvel article dans la loi fédérale sur les chemins de fer. Cet article autoriserait les Chambres fédérales à refuser l'octroi d'une demande de concession au cas où un chemin de fer de montagne porterait atteinte au paysage :

« Schon auf Grund der bestehenden Verfassung könnte auf dem Wege der Gesetzgebung gegen Verunstaltung durch Bergbahnen, welche bloss Spekulationszweck dienen, wirksame Abhülfe gewährt werden, indem bei Artikel B des Bundesgesetzes über Bau und Betriebe der Eisenbahn vom 23. Dezember 1872 angefügt würde : « Die Bundesversammlung kann die Konzessionierung von Bergbahnen untersagen, welche das Landschaftsbild beeinträchtigen und keinem gerechtfertigten wirtschaftlichen Bedürfnisse dienen. » »²⁹⁵

Jusque-là, la loi sur les chemins de fer prévoyait le refus d'une concession uniquement dans le cas où une ligne ferroviaire entravait les intérêts militaires du pays.²⁹⁶ Les archives ne révèlent malheureusement pas comment la proposition du Heimatschutz a été accueillie. Ce qui est certain c'est qu'une mesure de ce type ne fut introduite que bien plus tard. En effet, la possibilité de refuser une concession au cas où celle-ci porterait atteinte au paysage a été adoptée seulement en 1998, lors d'une modification de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957. Voici ce que stipule ce nouvel article :

« Après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral octroie la concession si aucun intérêt public prépondérant ne s'y oppose, notamment en matière d'aménagement du territoire, de protection de la nature et du paysage ou de défense nationale. »²⁹⁷

Il faut dire que la Confédération commence à prendre de véritables mesures en matière de protection de la nature seulement à partir des années 1960 avec la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage du 1^{er} juillet 1966.²⁹⁸ Auparavant, la préservation du paysage relevaient plutôt des cantons qui avaient pris quelques initiatives en la matière, comme par exemple la loi contre les affiches publicitaires qui fut votée dans plusieurs cantons au début du XX^e siècle.²⁹⁹

²⁹⁵ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz an das Eidgenössische Departement des Innern, 31.12.1907

²⁹⁶ « Loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (Du 23 décembre 1872), art. 3, alinéa 2 » in *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, vol. 7, p. 4

²⁹⁷ « Modification du 20 mars 1998 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, chapitre 2, article 6, alinéa 1 b) » in *Recueil officiel des lois fédérales*, n° 49, p. 2836

²⁹⁸ Walter François, *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*, Zoé, Genève, 1990, p. 193

²⁹⁹ Ibid., p. 119

Ainsi, bien que la campagne contre un chemin de fer au sommet du Cervin eût un certain impact sur les Autorités fédérales qui favorisèrent ensuite la création d'un parc national dans les Grisons,³⁰⁰ il faut toutefois nuancer cette influence au vu de ce qui a été montré ci-dessus.

En plus de la résonance de la campagne contre le funiculaire au sein du Conseil fédéral, il s'avère que le projet présentait des lacunes au niveau technique, considérées comme une raison suffisante pour refuser la concession. Cela concernait surtout la seconde partie de la ligne, c'est-à-dire la construction du funiculaire à l'intérieur du Cervin. Ce problème est pointé du doigt dès le mois de décembre 1906 par le Département des chemins de fer :

« In technischer Beziehung zeigt das Projekt der ersten Sektion nichts abnormales und steht gegen Erteilung der Conzession für diese erste Sektion (Zahnradbahn) nichts im wege. [...] Das Projekt für diese zweite Sektion ist gar nicht studiert und die vorgesehenen Verhältnisse, Gefälle, Wagengewichte und Fahrgeschwindigkeit sind für gewöhnliche Drahtseilbahnen absolut nicht annehmbar. Für solche Bahnen ist bis Heute als max. Gefälle 66% (Niesen) gestattet worden und die Fahrgeschwindigkeit wird wohl 1m bis 1,2 m nicht überschreiten dürfen. Ich schlage also vor die Conzession für die zweite Sektion Clubhütte-Matterhorn aus techn. Gründen nicht zu erteilen. »³⁰¹

Toutefois les difficultés techniques ne semblent pas être l'unique problème. Il semblerait que les coûts de construction de cette deuxième section aient été également sous-évalués par les concessionnaires, notamment en ce qui concerne la réalisation du tunnel souterrain :

« Die II. Sektion, die aus 2 unterirdischen Drahtseilbahnen mit Umsteigestation und den aussergewöhnlich hohen Maximalsteigungen von 85 und 95% zusammengesetzt ist, ist sozusagen gar nicht studiert. Bevor wir uns über die Zulassung solcher Seilbahnen äussern können, muss der Konzessionsbewerber eine genauere Beschreibung der vorgesehenen Anlagen, sowie Zeichnungen für den Geleisekörper und für das Rollmaterial nebst Sicherheits- und Bremseinrichtungen und die nötigen Berechnungen einsenden. Der vorgesehene Preis für den Drahtseilbahntunnel in solcher Höhe und in fast 45° Neigung ist entschieden zu niedrig berechnet. »³⁰²

³⁰⁰ « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Confédération à l'établissement d'un parc national suisse dans la basse Engadine, canton des Grisons. (Du 9 décembre 1912) » in la *Feuille fédérale*, vol. 5, cahier n° 51, 1912, pp. 445-455

³⁰¹ AFS, E 8100 (B), 1974/49, bd. 29, An die Maschinen techn. Sektion, 12.12.1906

³⁰² AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Technische Abteilung, Konzessionsvorlage vom 4. Dezember 1906, 28.12.1906

Le Département transmet ces informations à X. Imfeld et lui demande par conséquent de compléter le dossier de demande de concession.³⁰³ Toutefois, il n'y a aucune trace indiquant que celui-ci aurait satisfait ces exigences.

L'affaire du chemin de fer sur le Cervin est révélatrice d'un rapport à la modernité qui se diffuse en Suisse au début du XXe siècle. Face aux dégâts causés par une industrialisation effrénée, on tente de mobiliser les éléments que l'on pense constitutifs de l'identité nationale. Leurs natures rassurantes doivent servir à compenser les bouleversements induits par la modernisation. Même les élites qui appuient traditionnellement le développement économique et industriel du pays finissent par adopter ces principes conservateurs.

Dans le chapitre qui suit, il s'agit de confirmer certains aspects qui ont été démontrés dans ce celui-ci. En effet, il me semblait important pour conclure ce mémoire, de situer le cas du funiculaire du Cervin par rapport à d'autres projets de chemins de fer touristiques de montagne qui ont fait l'objet de protestations. Il s'agit de voir à partir de quel moment, ce type de chemin de fer entraîne un mouvement d'opposition. On a vu en effet dans le cas du projet du Cervin que celui-ci n'a causé presque aucune opposition lors de la première demande de concession en 1890, au contraire de la demande de 1906. Il faudra déterminer si ces oppositions ont également eu une certaine influence sur les Autorités fédérales.

³⁰³ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Au nom du Département, le secrétaire D. Biedermann à M. X. Imfeld, 19.01.1907

5 Evolution des oppositions aux chemins de fer touristiques de montagne

Sur la période étudiée, à l'exception du projet du Cervin, le dépouillement a permis de recenser cinq projets de chemins de fer qui ont fait l'objet d'oppositions pour des raisons d'atteinte au paysage ou à d'autres symboles nationaux. Il s'agit du chemin de fer de la Jungfrau dans le canton de Berne (1894) ; d'un funiculaire du Sändli au Seelisberg, à proximité de la prairie du Grütli, dans le canton d'Uri (1901); d'un funiculaire entre la chapelle de Guillaume Tell sur le bord du lac d'Uri et l'hôtel Tellsplatte sur l'Axenstrasse, également dans le canton d'Uri (1905); un chemin de fer de Grindelwald à Meiringen par la Grande Scheidegg avec un embranchement jusqu'au Faulhorn, dans le canton de Berne (1907); et d'un chemin de fer de Gryon aux Diablerets dans le canton de Vaud (1910).

L'analyse de ces oppositions va permettre de déterminer s'il y a eu une certaine évolution dans la manière dont est perçu ce type de chemin de fer à la Belle Epoque. Par chance, les demandes de concession citées plus haut se répartissent à peu près sur toute la période prise en compte dans cette recherche. De plus, l'étude du chemin de fer de la Jungfrau dont la construction s'étend sur pratiquement l'ensemble de cette période, permettra aussi de confirmer cette évolution. Néanmoins, je tiens à préciser que l'analyse qui suit reste dans une certaine mesure superficielle. En effet, il n'était pas possible pour des raisons de temps, de faire une recherche aussi approfondie que celle effectuée pour le projet du Cervin.

5.1 Le chemin de fer de la Jungfrau

Le chemin de fer de la Jungfrau a été réalisé par Adolf Guyer-Zeller (1839-1899), un industriel zurichois.³⁰⁴ Cependant, avant que celui-ci ne dépose sa demande de concession à Berne, trois autres projets avaient été proposés : il s'agit du projet de l'ingénieur Alexandre Trautweiler et celui de Maurice Köchlin, qui déposèrent chacun une demande de concession à quelques jours d'intervalle, soit le 16 et le 22 octobre

³⁰⁴ Mise à part la réalisation du chemin de fer de la Jungfrau, A. Guyer-Zeller a dirigé dès 1894 la compagnie ferroviaire du Nord-Est. A la même époque, il fonda la Banque Guyer-Zeller. Il fut aussi député radical au Grand Conseil zurichois de 1869 à 1872, et de 1875 à 1899. Müller Ueli, « Guyer-Zeller, Adolf » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 1.05.09 (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F30978.php>

1889 ;³⁰⁵ et du projet d'Eduard Locher qui lança une idée similaire en 1890, sans toutefois envoyer une demande de concession officielle à Berne.³⁰⁶ Finalement le 16 décembre 1890, l'Assemblée fédérale attribua la concession à Maurice Köchlin, qui s'était associé entre temps à ses deux concurrents.³⁰⁷ Cependant ils ne finalisèrent pas leur projet.

L'idée d'un chemin de fer sur la Jungfrau fut ensuite reprise par A. Guyer-Zeller qui adressa une demande de concession le 20 décembre 1893 au Département fédéral des postes et chemins de fer. D'après le Message du Conseil fédéral daté d'octobre 1894, il était prévu que la ligne parte de la Petite Scheidegg en direction du glacier de l'Eiger. Puis à travers un tunnel, le train devait contourner le massif de l'Eiger, et ensuite passer à travers le Mönch et déboucher environ 77 mètres en dessous du sommet de la Jungfrau. Depuis cette station, un ascenseur devait conduire jusqu'au sommet de la montagne.³⁰⁸ A. Guyer-Zeller obtint sa concession le 19 décembre 1894.³⁰⁹ Bien que celui-ci avait prévu des travaux sur quatre ans, il fallut toutefois près de seize ans pour terminer la construction de la ligne.³¹⁰

L'étude de Patrick Moser montre que l'opinion par rapport au chemin de fer de la Jungfrau a sensiblement évolué pendant la durée de la réalisation du chemin de fer. Notamment celle du Club alpin suisse à qui l'on demande son point de vue dès la planification des premiers projets : bien que les projets de A. Trautweiler et M. Köchlin aient tout de même provoqué la colère d'une des sections du C.A.S., laquelle y percevait une dégradation de la montagne,³¹¹ le comité central ne voit au contraire aucune raison de s'y opposer. Et il va même jusqu'à encourager cette réalisation. D'après les propos de Patrick Moser, le C.A.S ne pense pas que ce chemin de fer puisse causer une dégradation du paysage, puisque selon les projets de A. Trautweiler et Köchlin la ligne sera en grande partie souterraine. En outre, toujours selon le comité central, faciliter l'accès à la haute montagne est un des buts du C.A.S.³¹²

³⁰⁵ Moser Patrick, *So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht. Projektierung und Bau der Jungfrauabahn*, Chronos, Zürich, 1997, p. 32

³⁰⁶ Ibid., p. 40

³⁰⁷ Ibid., p. 43

³⁰⁸ « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer de la petite Scheidegg au sommet de la Jungfrau par l'Eiger et le Mönch (Du 26 octobre 1894) » in la *Feuille fédérale*, vol. 3, cahier n° 46, 1894, p. 385

³⁰⁹ Moser Patrick, *op. cit.*, p. 58

³¹⁰ Les travaux commencèrent en juillet 1896 et se terminèrent en août 1912.

³¹¹ Moser Patrick, *op. cit.*, p. 35

³¹² *Schweizerische Alpenzeitung*, vol. 8, n° 1, 15 décembre 1889. Tiré de Moser Patrick, *ibid.*, p. 36

Il est intéressant ici de faire un parallèle avec le cas du funiculaire du Cervin : les arguments avancés par le club en 1889 pour défendre le train de la Jungfrau, sont les mêmes que l'ingénieur X. Imfeld utilise pour défendre son propre projet en avril 1907 dans la revue *Alpina*. Paradoxalement, cela n'a pas empêché le C.A.S de s'y opposer via une pétition. Un tel revirement montre qu'il y a eu une transformation de la perception des lignes de montagne entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle.

Alors que le C.A.S. n'avait rien trouvé à redire aux premiers projets, ce n'est plus le cas lorsque A. Guyer-Zeller fait sa demande de concession en 1893. En effet, le Club alpin émet une première restriction : il n'est pas contre le chemin de fer dans son ensemble, mais demande à ce que les alpinistes puissent accéder librement et gratuitement au sommet de la montagne.³¹³ Quelques années plus tard, quand il est question de réaliser la dernière partie du projet c'est-à-dire l'ascenseur jusqu'au sommet de la Jungfrau, le C.A.S. émet cette fois-ci de réelles objections :

« Un journal zurichois ayant publié une correspondance de Grindelwald prêtant au C.C. [Comité Central] actuel une attitude favorable à l'achèvement du chemin de fer de la Jungfrau, nous devons rectifier cette assertion inexacte. Comme l'indique la correspondance en question, le C.C. a sans doute déclaré—dans une lettre datée du 20 janvier 1908—« qu'il ne prendrait pas position contre le chemin de fer de la Jungfrau tant que celui-ci ne dépasserait pas le Jungfraujoch. » mais il a ajouté en terme exprès qu'il serait obligé, par principe, de s'opposer vivement à la continuation de la ligne jusqu'au sommet de la montagne. Cette déclaration est motivée par la distinction capitale qu'il y a lieu de faire entre les chemins de fer facilitant l'accès de la montagne et ceux qui atteignent les sommets des hautes alpes. Le C.C. a la confiance que son point de vue sera partagé par le C.A.S si jamais celui-ci est appelé à défendre l'idéal sommet de la Jungfrau contre une profanation industrielle. »³¹⁴

Ainsi le C.A.S, qui n'exprimait aucune opposition à ce projet vers 1889, et le percevait même comme un moyen de contribuer à la mission qu'il s'était donnée, finit par contester la réalisation de la dernière section. L'analyse des oppositions aux autres chemins de fer recensés semble montrer une évolution similaire, c'est-à-dire vers une multiplication des critiques.

³¹³ AFS, E 43, n° 7704, bd. 603, Le Conseil fédéral suisse aux conseils législatifs de la Confédération suisse, 8.12.1894

³¹⁴ Communications du Comité Central, « Chemin de fer de la Jungfrau » in *Alpina*, n° 12, 15 Juin, 1909

5.2 Le funiculaire Sändli-Seelisberg

Le 22 février 1901, les hôteliers Franz Josef Bucher (1834-1906) et Josef Durrer (1841-1919)³¹⁵ déposent auprès du Département des postes et chemins de fer dirigé par J. Zemp, une demande de concession pour un funiculaire électrique. La ligne doit partir du lieu-dit Sändli, au bord du lac des Quatre Cantons, où il est prévu de construire un débarcadère. Ce lieu se trouve à environ 260 mètres au nord de la prairie du Grütli, lieu particulièrement emblématique pour l'identité nationale puisque selon l'histoire mythique du pays, c'est à cet endroit que la Suisse aurait été fondée. La ligne doit ensuite atteindre le Seelisberg à une altitude de 627 mètres, où la gare terminus est prévue environ 20 mètres en dessous de la terrasse de l'hôtel Sonnenberg justement administré par les deux hôteliers. Il s'agissait donc clairement d'un chemin de fer à but touristique.

Il est intéressant de noter que le rapport technique stipule expressément que la ligne ne devait pas être visible depuis la prairie du Grütli. Premièrement, en raison de la distance qui les séparerait et deuxièmement, parce que la moitié inférieure de la ligne devait être cachée par la forêt, tandis que la moitié supérieure devait être souterraine.³¹⁶ Mais malgré le soin dont les concessionnaires ont fait preuve pour établir le tracé le plus discret possible, le projet fait quand même l'objet d'oppositions. La *Commission centrale de la Société suisse d'utilité publique* proteste contre cette réalisation. Elle considère que ce chemin de fer va déranger le calme de ce lieu symbolique, même si celui-ci se trouve à une certaine distance de la prairie.³¹⁷ En fait, cette société intervient au titre de gérant de la prairie du Grütli. En effet, la *Société suisse d'utilité publique* avait acheté le terrain en 1859 pour y empêcher la construction d'un hôtel, et elle le céda ensuite à la Confédération, tout en demeurant son administrateur.³¹⁸

³¹⁵ Ces deux industriels fondèrent en 1864 la société Bucher & Durrer, active principalement dans l'industrie du bois. Puis dans les années 1870, ils se lancèrent dans la construction et l'administration d'hôtels, tel que le Grand hôtel du Bürgenstock sur le Bürgenberg, près duquel ils construisirent plus tard un funiculaire, ainsi que l'ascenseur Hammetschwand. Ils réalisèrent également des hôtels à l'étranger, comme le Grand hôtel Méditerranée vers Gènes, et l'hôtel Semiramis au Caire. Dans les années 1890, ils réalisèrent d'autres chemins de fer de montagne, comme ceux du Stanserhorn en 1893 et du Monte San Salvatore vers 1890. Sigrist Roland, « Bucher Franz Josef », in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 15.04.2009 (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F30309.php>. Sigrist Roland, « Durrer Josef » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 15.04.2009 (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F30309.php>

³¹⁶ AFS, E 53, n° 14017, bd.1042, Sändli-Seelisbergbahn Konsessionsgesuch, 22.01.1901

³¹⁷ AFS, E 53, n° 14017, bd. 1042, Zentralkommission der Schweizerischen gemeinnützigen Gesellschaft an den Tit. Land[?] des Kontons Uri, 4.9.1901

³¹⁸ Stadler Hans, « Grütli » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 12.05.2009 (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F8794.php>

Mais d'après le « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 25 octobre 1901, il semblerait que ce soit surtout l'opposition de la commune de Seelisberg, qui ait pesé dans la balance pour le refus de la concession³¹⁹ : celle-ci ne veut pas de ce funiculaire, car il détournerait le trafic qui passe par la route de Treib au Seelisberg. Or, sur cette route se trouve une auberge qui appartient à la commune et qui lui rapporte de l'argent.³²⁰

5.3 Le funiculaire de la chapelle de Tell

Quatre ans plus tard un autre hôtelier, J.P. Ruosch et l'ingénieur Dominik Epp (1874-1957)³²¹ déposent le 23 octobre 1905 une demande de concession pour un funiculaire. Celui-ci doit relier la chapelle de Tell sur la rive droite du lac d'Uri entre Flüelen et Sisikon, à l'hôtel Tellsplatte situé sur l'Axenstrasse en dessus de cette chapelle. Or, cette chapelle est un symbole national, comme le Grütli. Censée commémorer l'endroit où Guillaume Tell se serait échappé du bateau du bailli Gessler, elle occupe une place particulière dans l'histoire mythique du pays. Dans la demande de concession, l'hôtelier justifie la construction de ce funiculaire par la pénibilité du trajet qui sépare la chapelle de l'hôtel : les touristes doivent gravir une pente assez raide pendant une vingtaine de minutes.³²²

D'une certaine manière, ce projet ressemble beaucoup au précédent : un hôtelier dont l'établissement se situe à proximité d'un symbole national, décide de construire un chemin de fer pour faciliter l'accès de celui-ci à son hôtel. Cependant, l'accueil fait au projet de 1905 est visiblement bien différent. Alors qu'en 1901, peu de voix se sont élevées contre le funiculaire du Seelisberg pour des raisons d'atteinte à un bien national, le projet du funiculaire de la chapelle de Tell en 1905 suscite soudain l'hostilité de quatre associations. D'une certaine manière, ce projet marque un tournant dans la perception des lignes touristiques de montagne.

³¹⁹ « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le refus de la concession pour un chemin de fer funiculaire du Sändli au Seelisberg (Du 25 octobre 1901) » in la *Feuille fédérale*, vol. 4, cahier n° 47, 1901, p 856

³²⁰ Ibid., p. 854

³²¹ Dominik Epp est né en 1874 à Altdorf dans le canton d'Uri. Il obtint son diplôme d'ingénieur agronome à l'Ecole polytechnique de Zurich en 1901. En 1906, il construisit le tram entre Altdorf et Flüelen. Il fut nommé ingénieur cantonal entre 1922 et 1950. Kälin Urs, « Epp, Dominik » in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 30.04.09, (traduit de l'allemand), url : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F13645.php>

³²² AFS, E 53, n° 13589, bd. 1012, J. P. Ruosch, Konzessionsgesuch für Erstellung und Betrieb einer Seilbahn: Tellsplatte-Axenstrasse, 23.10.1905

Il s'agit de la *Société suisse des beaux arts*, de la *Société suisse d'histoire*, du Heimatschutz, ainsi que le C.A.S. Dans une lettre adressée à l'Assemblée fédérale malheureusement non datée, le Heimatschutz, la *Société suisse d'histoire* et le C.A.S demandent à ce que la concession soit refusée. D'après elles, le chemin de fer et les bâtiments qui seront réalisés porteront atteinte au paysage. En mars 1907, la *Société suisse des beaux-arts* demande à son tour le refus de la concession dans une lettre adressée aux Chambres fédérales :

« [...] la dignité du lieu serait considérablement amoindrie par l'établissement d'une telle ligne. »³²³

Pourtant d'après la demande de concession, l'ingénieur avait fait l'effort de concevoir un tracé qui soit non seulement invisible depuis la chapelle, mais qui soit également intégré au mieux dans le site de manière à en préserver l'intégrité:

« Die Telskapelle wird von der Bahn in gar nichts berührt und es war unser Hauptbestreben in der Wahl der Anlage so vorzugehen, dass die Ruhe und Würde der Stätte, sowie die Schönheit der Natur ja nicht im geringsten beeinträchtigt werde. Das tracé verläuft im untersten Teil in einem Tälchen und ist durch einen grossen bewaldeten Felsvorsprung vom Kapellenplatz total getrennt. »³²⁴

Une série d'images est même jointe à la demande de concession pour montrer comment l'ingénieur a exploité les caractéristiques topographiques du lieu, de façon à ce que le funiculaire se fonde dans le paysage :



³²³ AFS, E 53, n° 13589, bd. 1012, Société suisse des beaux-arts aux Commissions des chemins de fer des Conseils de la Confédération suisse pour être transmis à la haute Assemblée fédérale, mars 1907

³²⁴ AFS, E 53, n° 13589, bd. 1012, J. P. Ruosch, *op.cit.*, 23.10.1905



Mais, malgré les efforts de D. Epp, la demande de concession n'a pas été octroyée. D'après le Message du Conseil fédéral du 6 avril 1906, les autorités craignaient tout de même que le chemin de fer n'endommage non seulement le lieu, mais perturbe également la dimension sacrée de l'endroit :

« Cette déclaration du requérant ne parvient pas à dissiper nos craintes et à nous convaincre que le chemin de fer projeté ne porterait pas atteinte à la sérénité du lieu, malgré les soins qu'on prendrait pour ne pas enlaidir les abords de la chapelle »³²⁵

Le cas du funiculaire de la chapelle de Tell met en évidence deux éléments importants. D'une part, il semble que par rapport au projet du Seelisberg, les consciences se soient réveillées. En effet, en l'espace de quatre ans, une mobilisation nouvelle s'est mise en place contre ce type de chemins de fer, mobilisation dans laquelle la *Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque* paraît jouer un rôle clé. En effet, le Heimatschutz est créé trois mois avant que J.P. Ruosch ne dépose son dossier à Berne, soit le 1er juillet 1905. Il est fort probable que le Heimatschutz qui se veut une association de défense du patrimoine mis en danger par l'industrialisation, ait permis de centraliser les protestations contre l'enlaidissement du paysage qui étaient auparavant dispersées, donnant ainsi à ces critiques un plus grand impact. D'une certaine manière, le Heimatschutz a permis de donner un cadre institutionnel à ces protestations.

³²⁵ « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer funiculaire électrique de la chapelle de Tell (débarcadère) à la route de l'Axen (hôtel Tellsplatte), (Du 6 avril 1906) » in la *Feuille fédérale*, vol. 2, cahier n° 16, 1906, p. 911

Et d'autre part, d'après le Message du Conseil fédéral, les critiques proférées par le Heimatschutz ont rencontré un certain écho auprès des Autorités fédérales. En effet, comme cela a déjà été dit dans l'affaire du Cervin, il y avait au sein du gouvernement à cette époque en tous cas deux conseillers fédéraux sensibles aux arguments de la Ligue, puisqu'ils faisaient partie de ses 165 premiers membres. Il s'agit de M. Ruchet et L. Forrer, déjà présentés plus haut, qui en 1906 dirigent respectivement le Département fédéral de l'intérieur et le Département fédéral politique. Le catholique conservateur J. Zemp, à la tête du Département fédéral des chemins de fer a sans doute été également réceptif aux idéaux diffusés par la Ligue, en raison de son appartenance politique.

5.4 Le chemin de fer du Faulhorn

Après le refus de la concession pour le funiculaire de la chapelle de Tell, suivent quelques demandes de concession contestées. Le 3 juin 1907, le Conseil fédéral conseille l'Assemblée fédérale de refuser l'octroi d'une concession pour un tronçon entre le Faulhorn et La Schynige Platte. Deux groupes concurrents représentés par l'ingénieur H. Hetzel de Bâle et Elias Foltron de Meiringen, avaient sollicité en mai 1904 une concession pour un chemin de fer électrique de Grindelwald à Meiringen par la Grande Scheidegg avec embranchement éventuel de Gadenstatt à L'Ofni, ainsi que pour un chemin de fer de la Grande Scheidegg au Faulhorn et à la Schynige Platte. Bien que ce projet ait suscité moins de critiques que le projet de la chapelle de Tell,³²⁶ il est intéressant de voir que le Conseil fédéral tient dans son Message adressé aux Chambres un discours complètement acquis à la cause du Heimatschutz :

« Par contre, la concession Faulhorn-Schynige Platte devrait être refusée dans l'intérêt de la préservation des beautés naturelles. Le trajet du Faulhorn à la Schynige Platte est une des plus agréables petites excursions qu'on puisse faire dans l'Oberland bernois. Le touriste découvre là un pays alpestre plein de charme. Une paix profonde et un calme complet règnent sur les riants pâturages verts. Tout l'enchantement que procure cette contrée disparaîtrait si on installait un chemin de fer. »³²⁷

³²⁶ König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000, pp. 106-110

³²⁷ « Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Grindelwald à Meiringen par la Grande Scheidegg, avec embranchement éventuel de Gadenstatt à l'Ofni, et d'un chemin de fer à voie étroite de la Grande Scheidegg au Faulhorn (Du 3 juin 1907) » in la *Feuille fédérale*, vol. 4, cahier n° 25, 1907, p. 610

5.5 Le chemin de fer des Diablerets

Pour conclure, on peut mentionner encore le mouvement de contestations provoqué par un projet de crémaillère entre Gryon et le sommet des Diablerets, lancé par le groupe d'hôteliers Amiguet frères en décembre 1910. Les concessionnaires espéraient par cette ligne accroître le nombre de touristes dans la région, et attirer ceux qui séjournent dans l'arc lémanique.³²⁸ Montreux par exemple, était à l'époque une station très en vogue.³²⁹ Leur projet était donc purement à but touristique.

Dès 1911, le projet suscite la colère d'une dizaine d'associations ainsi que de la part de particuliers. Cependant, le mouvement de contestations est surtout mené par la section des Diablerets, soutenue par une quinzaine d'autres sections du C.A.S. : elle lance notamment une pétition en décembre 1911³³⁰ qui récolte 29'047 signatures.³³¹ Le Heimatschutz,³³² la *Société suisse des chasseurs Diana*,³³³ les sociétés d'étudiants *Stella*³³⁴ et *Helvetia*,³³⁵ ainsi que les *Belles-Lettres*³³⁶ ont également protesté. On compte encore parmi les protestataires la *Société cantonale de gymnastique de Soleure* (*Kantonaltturnverein Solothurn*),³³⁷ ainsi que des particuliers propriétaires de biens immobiliers dans la région.³³⁸ Les opposants dénoncent surtout le fait que la ligne portera atteinte au paysage, et qu'elle ne profitera qu'aux seuls touristes et non à l'ensemble de la population de la région. En outre, elle traversera une zone de chasse et risquera donc de faire fuir le gibier.

³²⁸ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Amiguet frères, Demande de concession. Projet de chemin de fer à voie étroite à adhérence et crémaillère de Gryon au sommet des Diablerets par Azeindaz, 12.12.1910

³²⁹ Pour une histoire du tourisme dans l'arc lémanique et plus particulièrement sur le tourisme à Montreux, se référer à : « Histoire du tourisme en pays vaudois », *Revue historique vaudoise*, vol. 114, 2006. Monnier Sabrina, *Ami Chessex (1840-1917)*, Mémoire de licence, François Jequier et Liliane Desponds (dir.), Faculté des Lettres, Université de Lausanne, 2003

³³⁰ [s.a.], « Appel de la section des Diablerets » in *Alpina*, n° 2, 15 janvier 1911

³³¹ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Département des Travaux publics au Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, 27.10.1913

³³² AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Ernest Bovet à Messieurs le Conseiller fédéral Perrier, 31.12.1912

³³³ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Diana, Société suisse des chasseurs à Messieurs le Conseiller fédéral, chef du Département des chemins de fer, 4.06.1912

³³⁴ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Société d'étudiants Stella au Club alpin suisse, section des Diablerets, 10.07.1912

³³⁵ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, « Helvetia », 21.6.1912

³³⁶ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Société des Belles Lettres au chef du Département fédéral des chemins de fer, 29.06.1912

³³⁷ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Kantonaltturnverein Solothurn an das Tit. Schweiz. Eisenbahndepartement, 4.10.1912

³³⁸ Voici un exemple parmi d'autres : AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, « Mlle L. Belle[rive?] de Genève », 12.1.1911

Aucun élément dans les sources ne peut confirmer sans doute possible, si toutes ces protestations ont exercé une influence sur les Autorités fédérales. Toujours est-il qu'en octobre 1913, le Département des chemins de fer dirigé alors par L. Forrer demande aux concessionnaires s'ils peuvent mener à bien leur projet en abandonnant la dernière section, c'est-à-dire celle qui mène au sommet des Diablerets.³³⁹ Mais les hôteliers refusent de modifier leur projet : d'après une étude technique et financière de leur ingénieur, il ne serait pas possible de raccourcir la ligne.³⁴⁰ En effet, il est probable qu'en supprimant le tronçon qui devait mener au sommet des Diablerets, la ligne aurait perdu tout son intérêt touristique et donc financier. Le Département répond alors aux concessionnaires, qu'il risque bien de conseiller le refus de la concession pour cette dernière section.³⁴¹ Pris de court, les hôteliers demandent le 1^{er} juin 1914 à ce que leur dossier soit suspendu pour un temps.³⁴² Dès lors, on n'entendra plus parler de ce projet de crémaillère.

Comme le montre cette analyse, le tournant du siècle marque un réel changement dans les oppositions aux trains touristiques de montagne : de plus en plus d'associations s'opposent à ce genre de réalisations, même celles qui n'ont à priori aucun rapport avec les chemins de fer, comme la *Société cantonale de gymnastique de Soleure* dans le cas du funiculaire du Cervin. Selon moi, la création du Heimatschutz en juillet 1905 a eu un rôle moteur dans cette mobilisation qui fait de plus en plus d'émules, comme on le voit à travers le projet des Diablerets. En effet, la Ligue permet de centraliser les voix qui s'exprimaient auparavant de façon dispersée contre les dégâts de l'industrialisation, ce qui leur donne un plus grand impact. Et ces protestations sont d'autant plus efficaces que les adversaires de ces chemins de fer bénéficient d'un écho favorable au sein du gouvernement.

³³⁹ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Département des postes et chemins de fer à Amiguet frères, 23.10.1913

³⁴⁰ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Amiguet frères au Département des chemins de fer, 16.04.1914

³⁴¹ AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Département fédéral des Postes et des Chemins de fer à Messieurs Amiguet frères, avril 1914

³⁴² AFS, E 53, n° 7524, bd. 590, Amiguet frères au Département fédéral des Chemins de fer, 1.06.1914

6 Conclusion

Dans cette étude, il s'agissait de mettre en valeur la relation étroite qui existe entre les conséquences de la modernisation de la Suisse à la Belle Epoque et l'affirmation d'une identité nationale. En effet, bien que le développement économique ait contribué à placer la Suisse dans le peloton de tête des nations industrialisées d'Europe, celui-ci a opéré une restructuration profonde de la société en raison de ses répercussions. L'augmentation du chômage et de la pauvreté dû à la perte de vitesse du secteur agricole, l'augmentation du nombre d'immigrés qui collaborent à différentes réalisations industrielles, la progression du mouvement ouvrier, l'impact du développement de l'industrie sur le paysage, sont autant de conséquences de la modernisation qui engendrent un climat d'incertitude, et dans lesquelles les milieux conservateurs perçoivent le signe que le patrimoine identitaire du pays est menacé de disparition.

Face à ce sentiment de perte des spécificités culturelles qui sont censées définir l'identité nationale, un courant conservateur apparaît à la fin du XIXe siècle au moment même où les impacts de l'industrialisation semblent s'accélérer. Celui-ci dénonce non seulement l'industrialisation et la politique libérale du gouvernement considéré comme responsable des dégâts causés par cette industrialisation, mais réagit également en essayant de défendre ce patrimoine perçu comme menacé. Ce courant conservateur diffuse une idéologie qui se caractérise principalement par un rejet de la modernité, et prône une vision archaïque du pays, qui puise ses références dans le passé d'avant la création de l'Etat fédéral en 1848. Ainsi, se crée au tournant du XIXe siècle, des organisations de conservation du patrimoine, dont la plus importante est la Ligue du Heimatschutz. Cette problématique qui montre comment la modernisation du pays a engendré un regain de nationalisme par le biais de la sauvegarde du patrimoine qui exclu toute modernité a pu être observée à travers l'étude du mouvement de contestation dont a fait l'objet le projet d'un funiculaire entre le village de Zermatt et le sommet du Cervin en 1907. En effet, des personnalités ainsi que des associations proches de l'idéologie de ce courant conservateur ont mené une campagne retentissante contre cette entreprise présentée comme une menace pour l'identité nationale. La construction d'une œuvre industrielle sur un emblème national comme le Cervin est effectivement perçue comme une très grave atteinte à l'identité nationale.

Cet exemple de l'affaire du Cervin montre quelle est la relation ambiguë entre modernité et identité nationale : le chemin de fer en tant que symbole de modernité, est considéré comme une menace pour cette identité nationale, mais en même temps participe à sa construction.

Contre toute attente, cette représentation véhiculée par les milieux conservateurs d'une Suisse en quelque sorte « muséifiée », a trouvé visiblement un écho favorable, comme le montre le nombre de signatures qui sont récoltées par la Ligue du Heimatschutz et le Club alpin suisse dans le cadre de la campagne contre le funiculaire du Cervin. Plus étonnant encore, cette vision conservatrice du pays a trouvé un soutien de la part de milieux qui appuient traditionnellement le développement industriel, comme les Sociétés de sciences naturelles ainsi que certains Conseillers fédéraux radicaux. Cette adhésion de la part de ces milieux à une identité nationale rétrograde qui ne reflète en rien l'évolution du pays, révèle d'une certaine manière à quel point le contexte de l'époque est sclérosé par les impacts de la modernisation ainsi que la nécessité de diffuser une certaine image du pays qui puisse contrebalancer ce contexte de crise. La diffusion d'une représentation de la Suisse débarrassée de toute modernité a pu être un moyen d'y parvenir.

Cette problématique du lien entre modernité et la manifestation accrue d'une identité nationale, très peu étudiée jusqu'ici, mériterait à mon sens d'être approfondie. Pour des raisons pratiques, mon étude a dû malheureusement se limiter à un seul cas, celui du Cervin. Il aurait été intéressant de montrer si, à la même époque, d'autres œuvres d'ingénieur comme les usines hydroélectriques qui nécessitent la construction de barrages et de conduites forcées sur les montagnes ont également suscité de telles protestations. En effet, dans le bulletin du Heimatschutz, la Ligue critique certaines de ces réalisations. Dans une perspective plus large, il serait intéressant de déterminer si d'autres périodes de l'histoire marquées par de profonds changements auraient connu parallèlement une affirmation de la conscience nationale.

Bibliographie

I. Sources

1. Fonds d'archives dépouillés:

Archives fédérales suisses (AFS), E 53, n° 7467, bd. 585, « Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn): Konzessionsgesuch (allgemeiner Bericht, Längenprofil, Übersichtsplan, Plan der Stationsanlage am Gipfel) von L. Heer-Béatrix aus Biel und X. Imfeld aus Zürich mit Botschaft und Bundesbeschluss, 1890-1892 »

Archives fédérales suisses (AFS), E 53, n° 7704, bd. 603, « Jungfraubahn: Konzessionsgesuch (Situationsplan; Längenprofil) von A. Guyer-Zeller aus Zürich und Erteilung der Konzession mit Botschaft und Bundesbeschluss; Zeitungbericht vom 30. Dez. 1893 „Neues Projekt einer Jungfraubahn“ mit dem allgemeinen Bericht, dem Kostenvoranschlag und der Rentabilitätsberechnung; Gutachten über das Projekt von Ing. S. Simon, vom Aeronauten Kapitän Spelterini, vom Zentralkomitee der S.A.C., von Prof Dr. Regnard, sowie Dr. Kronecker, Situation plan der I. Sektion Kleine Scheidegg-Eigergletscher für die Gemeinde Lauterbrunnen. 1893-1894 »

Archives fédérales suisses (AFS), E 53, n° 14017, bd. 1042, « Sändli-Seelisberg: Konzessionsgesuch (Übersichtsplan, Situationsplan, Längenprofil, technischer Bericht) der AG 'Kuretablissement Sonnenberg' in Seelisberg, Verweigerung der Konzession mit Botschaft und Bundesbeschluss, 1901 »

Archives fédérales suisses (AFS), E 53, n° 15125, bd. 724, « Meiringen-Grosse Scheidegg- Faulhorn-Schynige Platte Bahn: Konzessionsgesuch (Übersichtskarte, Situationsplan, allgemeiner Bericht) von Hetzel aus Basel und Erteilung der Konzession, Botschaft und Bundesbeschluss, 1904-1907 »

Archives fédérales suisses (AFS), E 53, n° 13589, bd. 1012, « Tellsplatte-Axenstrasse: Konzessionsgesuch (Übersichtsplan, Situationsplan, Längenprofil, allgemeiner und technischer Bericht, Kostenvoranschlag) des J.P. Ruosch in Tellsplatte, 1905-1908 »

Archives fédérales suisses (AFS), E 53, n° 15140, bd. 726, « Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat-Matterhorn): Konzessionsgesuch für die Strecke Zermatt-Klubhütte (Zahnradbahn) und Klubhütte-Matterhorn (Drahtseilbahn) von Gollier aus Zürich (allgemeiner und technischer Bericht, Kostenvoranschlag, Übersichtsplan, Situationsplan) und verschiedene Einsprachen (Heimatschutz, Schweizerische Naturschutzkommission) 1906-1914 »

Archives fédérales suisses (AFS), E 8100 (B), 1974/49, bd. 29, « Matterhornbahn »

Archives fédérales suisses (AFS), E 53, n° 7524, bd. 590, « Gryon-Sommet des Diablerets: Konzessionsgesuch (Situationsplan, technischer Bericht, Kostenvoranschlag, Längenprofil) von den Herren Amiguet aus Gryon und Erteilung der Konzession; Protestschreiben gegen den Bau der Strecke 1910-1915 »

Sources imprimées

« Loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (du 23 décembre 1872) » in *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, vol.7, pp. 3-22

« Modification du 20 mars 1998 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, chapitre 2, article 6, alinéa 1 b) », in *Recueil officiel des lois fédérales*, n° 49, p. 2836

Schorderet Auguste, *Le Cervin se défend !*, Editions Atar, Genève, [1908]

La Feuille fédérale :

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à la concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont Cervin (Du 30 janvier 1892) » in *La Feuille fédérale*, vol. 1, cahier n° 5, 1892, pp. 506-525

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer de la petite Scheidegg au sommet de la Jungfrau par l'Eiger et le Mönch (Du 26 octobre 1894) » in *La Feuille fédérale*, vol. 3, cahier n° 46, 1894, pp. 384-396

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant une prolongation de délai pour le chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et la non-entrée en matière sur la demande en prolongation de délai pour le chemin de fer du Mont-Cervin (Du 29 octobre 1895) » in *La Feuille fédérale*, vol. 4, cahier n° 49, 1895, pp. 39-43

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le refus de la concession pour un chemin de fer funiculaire du Säндli au Seelisberg (Du 25 octobre 1901) » in *La Feuille fédérale*, vol. 4, cahier n° 47, 1901, pp. 853-858

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer funiculaire électrique de la chapelle de Tell (débarcadère) à la route de l'Axen (hôtel Tellsplatte), (Du 6 avril 1906) » in *La Feuille fédérale*, vol. 2, cahier n° 16, 1906, pp. 909-914

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Grindelwald à Meirigen par la Grande Scheidegg, avec embranchement éventuel de Gadenstatt à l'Ofni, et d'un chemin de fer à voie étroite de la Grande Scheidegg au Faulhorn (Du 3 juin 1907) » in *La Feuille fédérale*, vol. 4, cahier n° 25, 1907, pp. 605-624

« Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Confédération à l'établissement d'un parc national suisse dans la basse Engadine, canton des Grisons. (Du 9 décembre 1912) » in *La Feuille fédérale*, vol. 5, cahier n° 51, 1912, pp. 445-455

2. La presse spécialisée

Alpina, Bulletin du Club alpin suisse pour la Suisse alémanique :

[s.a.]³⁴³, « Aux sections et aux membres du S.A.C. » in *Alpina*, n° 15, 1^{er} Août 1894

[s.a.], « Un chemin de fer sur le Cervin » in *Alpina*, n° 3, 15 Mars 1907

Communications du Comité Central, « Chemin de fer du Cervin » in *Alpina*, n° 5, 1^{er} Avril 1907

Imfeld Xavier, « Matterhornbahn » in *Alpina*, n° 5, 1^{er} Avril 1907

[s.a.], « Matterhornbahn », in *Alpina*, n° 7, 1^{er} Mai 1907

Communications du Comité Central, « Chemin de fer du Cervin » in *Alpina*, n° 12, 15 Juillet 1907

Communications du Comité Central, « Chemin de fer de la Jungfrau » in *Alpina*, n° 12, 15 Juin, 1909

[s.a.], « Appel de la section des Diablerets » in *Alpina*, n° 2, 15 janvier 1911

Die Schweizerische Bauzeitung:

[J. Meyer.] « Zermatter Hochgebirgs-Bahnen » in *Schweizerische Bauzeitung*, vol 17/18, 1891, p. 144-148, pp. 152-153

Heimatschutz, Bulletin de la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque :

Bovet Ernest, « Le Cervin » in *Heimatschutz*, cahier n° 6, Juin 1907

Dr H. Faes, « L'Alpe vaudoise » in *Heimatschutz*, cahier n° 4, Avril 1911

La Semaine Littéraire :

Bovet Ernest, « Le Cervin » in *La Semaine Littéraire*, n° 698, 18 Mai 1907

Wissen und Leben :

Bovet Ernest, « Nationalité » in *Wissen und Leben*, bd. IV, 1^{er} avril 1909-15 septembre 1909, pp. 431-445

³⁴³ Sans auteur

Reynold de, Gonzague, « Die schweizerische Nation. La Suisse, son art, son architecture » in *Wissen und Leben*, bd. V, 1^{er} octobre 1909-15 mars 1910, pp. 596-612

3. La presse quotidienne

Die Neue Zürcher Zeitung :

A. H., « Zur Matterhornbahn » in *Die Neue Zürcher Zeitung*, n° 80, 21 Mars 1907

Le Journal de Genève :

[s.a.], « Chemins de fer de montagne » in *Le Journal de Genève*, n° 152, 5 Juin 1907

[s.a.], « Heimatschutz » in *Le Journal de Genève*, n° 158, 11 Juin 1907

La Gazette de Lausanne :

Seippel Paul, « Cauchemar » in *La Gazette de Lausanne*, n° 20, 25 Janvier 1897

Seippel Paul, « Contre les vandales » in *La Gazette de Lausanne*, n° 8, 22 Mars, 1897

Burnat-Provins Marguerite, « Les Cancers » in *La Gazette de Lausanne*, n° 65, 17 Mars 1905

Gos Charles-Marius-E., « Un ascenseur au Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 11, 14 Janvier 1907

[s.a.], « Le funiculaire du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 57, 8 Mars 1907

[s.a.], « L'ascension du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 59, 11 Mars 1907

[s.a.], « Le funiculaire du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 70, 23 Mars 1907

[s.a.], « Le chemin de fer du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 92, 19 Avril 1907

[s.a.], « Chronique valaisanne. Le Club alpin à Sion–Le Cervin–Nos Gyms » in *La Gazette de Lausanne*, n° 131, 5 Juin 1907

Bovet Ernest, « A propos du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 132, 6 Juin 1907

Golliez Henri, « Pour le Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 135, 10 Juin 1907

Bovet Ernest, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 138, 13 Juin 1907

Lang Ernst, « Lettre au rédacteur », in *La Gazette de Lausanne*, n° 138, 13 Juin 1907

Gollietz Henri, « L'ascenseur du Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 142, 18 Juin 1907

Leuzinger H., « Le Cervin et le Club alpin valaisan » in *La Gazette de Lausanne*, n° 143, 19 Juin 1907

[s.a.], « Pour le Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 154, 2 Juillet 1907

Godet Philippe, « Cause profonde » in *La Gazette de Lausanne*, n° 40, 18 Février 1908

La Gazette du Valais :

Trachsel Albert, « Chemin de fer du Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 10, 24 Janvier 1907

De Girard Raymond, « Protestation des alpinistes et des naturalistes fribourgeois contre le projet d'un chemin de fer au Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 14, 2 Février 1907

[s.a.], « Chemin de fer du Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 26, 2 Mars 1907

[s.a.], « Les défenseurs du Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 30, 12 Mars 1907

[s.a.], « Le chemin de fer du Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 36, 28 Mars 1907

[s.a.], « Une lance en faveur du Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 49, 22 Avril 1907

[s.a.], « Le Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 50, 30 Avril 1907

[s.a.], « Encore le Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 68, 11 Juin 1907

[s.a.], « Le Cervin et le Club alpin valaisan » in *La Gazette du Valais*, n° 73, 22 Juin 1907

[s.a.], « La Murithienne » in *La Gazette du Valais*, n° 79 [=80], 11 Juillet 1907

L.C., « La Murithienne à Brigue » in *La Gazette du Valais*, n° 92, 8 Août 1907

[s.a.], « La Cervinomanie » in *La Gazette du Valais*, n° 112, 25 Septembre 1907

[s.a.], « Texte de la lettre adressée par les guides du Valais au Conseil d'Etat » in *La Gazette du Valais*, n° 112, 25 Septembre 1907

[s.a.], « Le Cervin se défend » in *La Gazette du Valais*, n° 133, 17 Novembre 1908

[s.a.], « Le Cervin profané » in *La Gazette du Valais*, n° 87, 30 Juillet 1908

[s.a.], « Le funiculaire du Cervin » in *La Gazette du Valais*, n° 81, 18 Juillet 1909

La Liberté :

[s.a.], « Un chemin de fer au Mont-Cervin » in *La Liberté*, n° 5, 7 Janvier 1907

[s.a.], « Le chemin de fer du Cervin » in *La Liberté*, n° 69, 23 Mars 1907

[s.a.], « M. le professeur De Girard et le Cervin » in *La Liberté*, n° 89, 18 Avril 1907

De Girard Raymond, « Pour le Cervin » in *La Liberté*, n° 144, 25 Juin 1907

De Reynold Gonzague, « Le respect de la nature. A propos du Cervin » in *La Liberté*, n° 159, 12 Juillet 1907

De Girard Raymond, « Le Chemin de fer du Cervin devant la commission des monuments naturels » in *La Liberté*, n° 168, 23 Juillet 1907

[s.a.], « Le Cervin » in *La Liberté*, n° 180, 6 août 1907

Le Confédéré :

[s.a.], « Au Mont Cervin en chemin de fer » in *Le Confédéré*, n° 4, 12 Janvier 1907

[s.a.], « Club Alpin et guides » in *Le Confédéré*, n° 46, 8 Juin 1907

[s.a.], « Société du Heimatschutz » in *Le Confédéré*, n° 47, 12 Juin 1907

Le Nouvelliste valaisan :

[s.a.], « La ficelle du « Cervin » », in *Le Nouvelliste valaisan*, n° 21, 10 Janvier 1907

X., « Les profanateurs du Cervin » in *Le Nouvelliste valaisan*, n° 53, 2 Avril 1907

[s.a.], « Le Chemin de Fer du Cervin » in *Le Nouvelliste valaisan*, n° 60, 18 Avril, 1907

[s.a.], « Le Cervin » in *Le Nouvelliste valaisan*, n° 97, 20 Juillet 1907

[s.a.], « Pour le Cervin » in *Le Nouvelliste valaisan*, n° 126, 28 Septembre 1907

II. Littérature secondaire

1. Monographies :

Altermatt Urs, *Conseil fédéral. Dictionnaire biographique des cents premiers conseillers fédéraux*, Cabédita, Yens, 1993

Bayard Olivier, *Club alpin et développement touristique : l'exemple valaisan (1865-1915)*, Mémoire de licence, Louis Binz (dir.), Université de Genève, 1986

Bellwald Werner, Guzzi-Heeb Sandro (dir.), *Un peuple réfractaire à l'industrie ? Fabriques et ouvriers dans les montagnes valaisannes*, Payot, Lausanne, 2006

Bergier Jean-François, *Naissance et croissance de la Suisse industrielle*, Francke, Berne, 1974

Bergier Jean-François, *Histoire économique de la Suisse*, Payot, Lausanne, 1984

Boyer Marc, *Le tourisme*, Editions du Seuil, Paris, 1972

Cavelti Hammer Madlena et alii, *Xavier Imfeld 1835-1909. Meister der Alpentopographie*, Ah Druck AG, Saarnen, 2006

Clavien Alain, *Les Helvétistes. Intellectuels et politique en Suisse romande au début du siècle*, Editions d'en bas, Lausanne, 1993

Crettaz Bernard, Detraz Christine (dir.), *Suisse, mon Beau Village. Regards sur l'exposition nationale de 1896*, [s.é], Genève, 1983

Crettaz Bernard, Michaelis-Germanier Juliette, *Une Suisse miniature ou les grandeurs de la petitesse*, Musée d'ethnographie de Genève, Genève, 1984

Frönlich Martin, Müller Eduard, *Grütli, Rocher de Schiller, Chapelle de Tell : monuments nationaux au lac d'Uri*, SHAS, Berne, 1991

Jost Hans Ulrich, *Les Avant-gardes réactionnaires. La naissance de la nouvelle droite en Suisse, 1890-1914*, Editions d'en bas, Lausanne, 1992

Gasser Bernard et alii, *Jolimont 1849-1999. L'histoire d'une école*, Editions Fragnière SA, Fribourg, 1999

Georg Charles (dir.), *Albert Trachsel 1863-1929*, Catalogue de l'exposition au Musée d'art et d'histoire de Genève du 6 décembre 1984-17 février 1985, Musée d'art et d'histoire de Genève, Genève, 1984

Guichonnet Paul (dir.), *Histoire et civilisations des Alpes*, vol.1-2, Editions Payot-Lausanne, 1980

Kaeser Marc-Antoine, *Les Lacustres. Archéologie et mythe national*, PPUR, Lausanne, 2004

König Wolfgang, *Bahnen und Berge Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Campus Verlag, Frankfurt, 2000

Kreis Georg, *La Suisse chemin faisant. Rapport de synthèse du PNR 21 « Pluralisme culturel et identité nationale »*, L'Age d'Homme, Lausanne, 1994

Le Dinh Diana, *Le Heimatschutz, une Ligue pour la Beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de Licence, Hans-Ulrich Jost (dir.), Université de Lausanne, Lausanne, 1992

Lugon Antoine, *La presse écrite en Valais. Origines, principaux courants, évolution*, Archives de l'Etat du Valais, Sion, 2008

Mattioli Aram, *Gonzague de Reynold. Idéologue d'une Suisse autoritaire*, Editions Universitaires Fribourg Suisse, Fribourg, 1997

Mayer Arno, *La persistance de l'Ancien Régime. L'Europe de 1848 à la Grande Guerre*, Trad. de l'anglais par Jonathan Mandelbaum, Flammarion, Paris, 1983

Moser Patrick, *So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht. Projektierung und Bau der Jungfraubahn*, Chronos, Zürich, 1997

Noiriel Gérard, *Etat, Nation, et Immigration*, Belin, [s.l.], 2001

Robert Olivier, Panese Francesco, *Dictionnaire des professeurs de l'Université de Lausanne dès 1890*, Université de Lausanne, Lausanne, 2000

Schlaepfer Rudolf, *Die Ausländerfrage in der Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg*, Thèse, Dr. W. Ganz (dir.), Editions Juris, Zürich, 1969

Siegenthaler Hansjörg (dir.), *Statistique historique de la Suisse*, Chronos, Zürich, 1996

Tissot Laurent, *Naissance d'une industrie touristique : les Anglais et la Suisse au 19^e siècle*, Payot, Lausanne, 2000

Thiesse Anne-Marie, *La création des identités nationales. Europe XVIIIe-XXe siècle*, Editions du Seuil, Paris, 1999

Thiessing René, Dupuis Henri (dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947 : les chemins de fer de montagne 1871-1964. Les moyens de transport pour le trafic urbain et de banlieue 1862-1964*, tome n° 5, Delachaux et Niestlé S.A., Neuchâtel, 1965

Walter François, *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIIIe siècle à nos jours*, Zoé, Genève, 1990

[s.a.], *Zermatt. Dorf und Kurort im Spiegel einer Familie*, Seiler Hotels Zermatt AG, Zermatt, 1982

2. Articles

Arlettaz Gérald, « Les transformations économiques et le développement du Valais 1850-1914 » in *Développement et mutations du Valais*, Groupe valaisan de sciences humaines, Martigny, 1976, pp. 11-62

Arlettaz Gérald, « Démographie et identité nationale (1850-1914). La Suisse et la question des étrangers » in *Etudes et Sources*, n° 11, 1985, pp. 83-168

Arlettaz Gérald, « Aux origines de la question des étrangers en Suisse » in *Passé Pluriel. En hommage au professeur Roland Ruffieux*, Bernard Prongué et alii (dir.), UEF, Fribourg, 1991, pp. 179-189

Bairoch Paul, « Economie suisse dans le contexte européen 1913-1939 » in *Revue historique vaudoise*, n° 4, 1984, pp. 468-497

Bairoch Paul, « Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours » in *Revue suisse d'histoire*, vol. 33, 1989, pp. 35-57

Bairoch Paul, « La Suisse dans le contexte international au XIXe et XXe siècles » in Paul Bairoch, Martin Körner, *La Suisse dans l'économie mondiale*, Librairie Droz, Genève, 1990, pp. 103-141

Clavien Alain, « Valais, identité nationale et industrie des étrangers, 1900-1914 » in *Le Valais et les étrangers XIXe-XXe*, Groupe valaisan de Sciences Humaines, Sion, 1992, pp. 247-268

Clavien Alain, « La modernisation du Valais 1848-1914 » in Philippe Curdy et alii, *Histoire du Valais*, t. 3, Société d'histoire du Valais romand, Sion, 2002, pp. 583-635

Ditt Karl, « Nature Conservation in England and Germany 1900-70 : Forerunner of Environmental Protection ? » in *Contemporary European History*, vol. 5, 1996, pp. 1-28

Jost Hans-Ulrich, « La culture politique du petit Etat dans l'ombre des grandes puissances » in D. Kosári (dir.), Prof. Jost Hans-Ulrich, *Les « petits Etats » face aux changements culturels, politiques et économiques de 1750 à 1914*, Lausanne, 1985, pp. 25-32

Jost Hans-Ulrich, Pavillon Monique, « Belle Epoque ou Apocalypse », in Humair Cédric, Jost Hans-Ulrich (dir.), *Prométhée déchaîné : technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Les Annuelles 11/2008, Editions Antipodes, Lausanne, 2008, pp. 7-20

Girardin Paul, « Le professeur Raymond de Girard (1862-1944) » in *Nouvelles étrennes fribourgeoises*, vol. 78/79, 1945-1946, pp. 176-179

Haver Gianni, « Le Club alpin suisse (1863-1914) » in Hoibian Olivier (dir.), *L'invention de l'alpinisme. La montagne et l'affirmation de la bourgeoisie cultivée (1786-1914)*, Belin, Paris, 2008, pp. 75-103

Humair Cédric, « L'évolution technologique : un progrès social ? Les doutes de la Belle Epoque » in Humair Cédric, Jost Hans-Ulrich (dir.), *Prométhée déchaîné : technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Les Annuelles 11/2008, Editions Antipodes, Lausanne, 2008, pp. 105-128

Kreis Georg, « La question de l'identité nationale » in Paul Huber (dir.), *Les Suisses : modes de vie, traditions, mentalités*, t. 2, Editions Payot, Lausanne, 1992, pp. 781-800

Mattioli Aram, « Gonzague de Reynold, écrivain nationaliste et doctrinaire catholique » in Roger Francillon (dir.), *Histoire de la littérature en Suisse romande*, t. 2, Editions Payot, Lausanne, 1997, pp. 293-303

Ruffieux Roland, « La Suisse des radicaux (1848-1914) » in *Nouvelle Histoire de la Suisse et des Suisses*, Editions Payot, Lausanne, 1986, pp. 599-682

Tissot Laurent, « La conquête de la Suisse. Les agences de voyage et l'industrialisation du tourisme (1840-1900) » in Paul Bairoch, Martin Körner, *La Suisse et l'économie mondiale*, Librairie Droz, Genève, 1990, pp. 267-286

Tissot Laurent, « Du touriste au guide de montagne : la question de l'identité alpine (1850-1920) » in *L'espace alpin et la modernité. Bilans et perspectives au tournant du siècle*, Daniel J. Grange (dir.), PUG, Grenoble, 2002, pp. 289-300

Tissot Laurent, « L'industrie touristique dans ses dimensions technologiques et économiques » in *Construction d'une industrie touristique au 19^e et 20^e siècles. Perspectives internationales*, Laurent Tissot (dir.), Editions Alphil, Neuchâtel, 2003, pp. 15-22

Tissot Laurent, « La quête du Haut. Les lignes ferroviaires touristiques dans le canton de Vaud jusqu'à la seconde guerre mondiale » in *Revue historique vaudoise*, vol. 114, 2006, pp. 195-212

Walter François, « La Montagne des Suisses. Invention et usage d'une représentation paysagère (XVIIIe-XXe) » in *Etudes rurales*, n° 121-128, 1991-1992, pp. 91-107

Walter François, « Lieux, paysages, espaces. Les perceptions de la montagne alpine du XVIIIe siècle à nos jours » in *Itinera*, n° 12, 1992, pp. 14-34

Zimmer Oliver, « In Search of Natural Identity: Alpine Landscape and the Reconstruction of the Swiss Nation » in *Comparative Studies in Society and History. An International Quarterly*, janvier 1998, vol. 40, n° 1, pp. 637-665

3. Manuscrit

Bruchez Pierre, Geschwind Olivier, *Les débuts du chemin de fer de montagne. Entre préservation du paysage et intérêts touristiques*, Projet SHS de 1ère année de master, Epfl, juin 2007

4. Sites internet

Dictionnaire historique de la Suisse (DHS) : <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>

Feuille Fédérale numérisée :
<http://www.bar.admin.ch/archivgut/00593/00649/index.html?lang=fr>

Revues numérisées : <http://retro.seals.ch/digbib/home>

Annexes

I. Sources

1. AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollier Henri, Imfeld Xavier, Matterhorn-Bahn, Konzessionsgesuch, 4.12.1906, pp. 3-5

Allgemeiner Bericht.

Unterm 22. August 1890 haben die Herren L. Heer-Béatrix in Biel und X. Imfeld, Ingenieur in Zürich, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb der „Zermatter Hochgebirgsbahnen“ eingereicht, welche eine Bahn auf den Gornergrat und eine solche auf das Matterhorn in sich fassten. Diese Konzession wurde durch Bundesbeschluss vom 28. Juni 1892 erteilt und es gelangte die Gornergratbahn schon vor mehreren Jahren zur Ausführung, während die Konzession für die Matterhornbahn seither erloschen ist.

Die im damaligen Konzessionsgesuch vorausgesehene Steigerung der Frequenz von Zermatt infolge der Eröffnung der Visp-Zermatt- und Gornergratbahn ist vollauf eingetroffen und eine weitere Vermehrung der Besucher steht mit Sicherheit zu erwarten aus der Verkehrserleichterung mit Italien, die dieses Jahr durch die Simplonbahn geschaffen wurde, sowie die vorzügliche Verbindung mit dem Berner Oberland, welche durch die Lötschbergbahn bevorsteht.

Der Unterzeichnete (H. Gollier) hält daher den Zeitpunkt für gekommen, die Idee einer Matterhornbahn, die vor 16 Jahren noch verfrüht gewesen sein mag, wieder aufzunehmen und hat den damaligen Projektverfasser Herrn X. Imfeld beauftragt, sein früheres Projekt, unter Berücksichtigung seitheriger Erfahrungen und Verbesserungen auf dem Gebiete der Hochgebirgsbahnen, zu revidieren und zu einem neuen Konzessionsgesuche auszuarbeiten.

Das Matterhorn vereinigt alle Vorbedingungen in sich, welche für den Erfolg des Unternehmens gestellt werden müssen.

Zermatt, das am Fusse des Berges liegt, verdankt seinen Ruf und sein Emporblühen nicht zum wenigsten dieser gewaltigen Gebirgserscheinung, die in der Kühnheit des Aufbaues einzig in der Alpenwelt dasteht. Die Bedeutung von Zermatt als Touristenort ist längst gesichert und bürgt für die Alimentation der Bahn.

Ein besonderer Vorteil, der einer Matterhornbahn zu statten kommt, liegt in den klimatischen Verhältnissen der Gegend. Nach den Mitteilungen der meteorologischen Zentralstation beträgt die Niederschlagsmenge von Zermatt etwa $\frac{1}{3}$ der mittleren Regenmenge der Schweiz. In ähnlichem Verhältnis steht auch die Bewölkung. Die Zermattergipfel bleiben oft wochenlang nebelfrei, oder werden nur kurz über die Mittagszeit von Wolken eingehüllt. Es darf daher auf möglichst viele aussichtsreiche Betriebstage gerechnet werden.

Der Aufbau des Berges selbst ist für die Anlage einer Bahn, sowie von Wegen und Unterkunftslokalen auch für eine grosse Zahl von Besuchern vorzüglich geeignet. Das Matterhorn bildet in seiner grossen Form eine vierseitige Pyramide aus massigem Urgestein. Die Steilheit seiner Flanken machen das Ansetzen von Gletschern unmöglich und man hat daher keine Unterbrechung des Tracés durch solche zu fürchten, überall tritt der apere Fels zu Tage. Die vom Gipfel gegen das Hörnli in nordöstlicher Richtung absteigende Kante erlaubt die Anlage eines Tunnels für Drahtseilbahn mit theoretisch richtigem Längenprofil in geringer Tiefe unter der Oberfläche, so dass auf kurze Distanzen Angriffspunkte und Stollen zur Förderung des Ausbruchmaterials angelegt werden können. Der Gipfel des Matterhorns ist gebildet durch eine zirka 100 m lange „Dachfirst“, an deren Nordflanke nach Belieben Wege, Nischen und Unterkunftslokale für eine grosse Zahl von Besuchern angelegt werden können. Auch die 100 m lange Gipfelkante selbst kann unschwer durch Wegenlage und Geländer dem Publikum geöffnet werden. Ferner können durch kurze Querstollen unmittelbar unter dem Gipfel Fenster angebracht werden, um die Aussicht nach Süden zu ermöglichen für Fälle, wo bei starkem Wind aber hellem Wetter ein Verbleiben auf der Spitze nicht ratsam ist.

Die ganze Bahnanlage befindet sich ausschliesslich auf dem Gebiet der Gemeinde Zermatt, Kt. Wallis.

Bahnbetrieb.

Die Bahn von Zermatt auf das Matterhorn besteht aus zwei Sektionen.

Die I. Sektion ist gebildet durch eine elektrische Zahnradbahn, die ihren Ausgang beim Bahnhof von Zermatt der Visp-Zermattbahn nimmt. Sie führt an der westlichen Dorfländerei am Fusse des Bergabhanges mittelst einiger kleiner Tunnels und einer Brücke über den Triftbach längs des linken Ufers der Viap und des Zermatterbaches talaufwärts nach der Gegend von Zmutt. Bei km 3 überbrückt sie den Zmuttbach und zieht sich in maximaler Steigung in langen Windungen und zwei Kehrtunnels gegen Aaroleit und über den Schafberg nach der Station Schwarzsee empor (2580 m). Das Tracé von Zermatt hieher ist vor allem so gewählt, dass Beschädigungen der Linie durch Lawinen oder Steinschlag nach bestem Ermessen ausgeschlossen sind.

Schwarzsee ist ein von den Gästen Zermatts geschätztes und viel besuchtes Ausflugsziel. Der Punkt bietet eine freie Rundschau auf die Gletscherwelt der Monte Rosagruppe und vor allem einen unvergleichlich imposanten Ausblick auf das nahe gewaltige Matterhorn. Schon seit Jahren besitzt Schwarzsee ein Hotel, das einer Korporation von Zermatter Bürgern gehört. Dasselbe würde durch die Bahnverbindung erheblich gewinnen.

Von der Station Schwarzsee steigt die Bahn in Windungen gegen das Hörnli, das sie in einem längeren Tunnel unterfährt und zieht sich alsdann an der Südseite des Hörnligrates meist in kleinen Gallerien und zum Teil über den Grat selbst nach der Station Klubhütte (3052 m). Diese Station ist beiden Sektionen gemeinsam; sie bildet Umsteigestelle nach der Drahtseilbahn und kommt an die Südflanke der dem Matterhorn vorgelagerten Erhebung zu liegen, welche im Punkt 3298 der topographischen Karte gipfelt und die Klubhütte des S. A. C. trägt. Eine Weganlage müsste den Besuch der Klubhütte ermöglichen, die den Ausgangspunkt für die Matterhornbesteigung bildet und auch an sich ein geschätzter Aussichtspunkt ist.

Die II. Sektion der Matterhornbahn besteht aus zwei eingleisigen Drahtseilbahnen, deren Längen auf gleiche Fahrzeit berechnet sind und die eine gemeinsame Umsteigestation besitzen. Diese Bahnen haben automatische Ausweichstellen und sind ebenfalls elektrisch angetrieben. Angesichts der ungewöhnlich grossen Maximalsteigung (ca. 95 %) werden diese Drahtseilbahnen mit Gegenseil ausgerüstet, so dass in jeder Lage das Eigengewicht des Drahtseiles ausgeglichen ist und als Uebergewicht (nebst der Reibung) nur noch die Differenz der ungleich besetzten auf- und absteigenden Wagen in Anschlag kommt. Die Gipfelstation kommt an die Nordflanke (Schweizerseite) des Berges etwa 20 m unterhalb des sogenannten Schweizergipfels zu liegen. Dasselbst werden Unterkunftslokale, Aussichtsgalerien und eine Restauration errichtet, um dem Reisenden den Aufenthalt möglichst angenehm zu gestalten und ihm das Geniessen der Rundschau in voller Sicherheit und Schutz vor Wind und Kälte zu ermöglichen. Es soll auch die Frage der Errichtung eines Druckluftzimmers studiert werden, eines Raumes, der durch Kompressoren auf erhöhtem Luftdruck erhalten wird (etwa einer Höhenlage von 2000 m entsprechend) und der den Reisenden zur Verfügung gehalten würde, bei denen sich in der verdünnten Luft der Matterhornhöhe Zeichen von Bergkrankheit bemerkbar machen sollten.

Als Motor soll Elektrizität benutzt werden, zu deren Gewinnung sich in der Gegend reichliche Wasserkräfte vorfinden.

Bauzeit. Der Bau der ganzen Linie soll im Verlauf von vier Jahren durchgeführt werden. Diese Zeit ist durchaus nötig mit Rücksicht auf die Ausführung des grossen Schachtes am Matterhorn und die Errichtung der Seilbahn in demselben. Inzwischen wird in den ersten zwei Jahren die Bahn bis Schwarzsee und im dritten bis Station Klubhütte vollendet und successive dem Betrieb übergeben.

Seit bald zwei Dezennien führt eine Bahn nach dem 4312 m hohen Pike's-Peak in den Rocky-Mountains. Der höchste Gipfel der Alpen, der Montblanc, wird durch eine Bahn erschlossen, die bereits im Bau begriffen ist, und die Jungfraubahn, deren letztes Jahr eröffnete Station Eismeer gegenwärtig als die höchste in Europa dasteht, führt unter ungeahntem Zuspruch der Reisendenwelt in die Hochgebirgsregionen des Berner Oberlandes.

Eine Bahn auf das Matterhorn würde eine Attraktion ersten Ranges, nicht nur für Zermatt und das Wallis, sondern für die ganze Schweiz bedeuten und zur Hebung des Touristenverkehrs mächtig beitragen.

Da die ganze Bahnanlage vom Fusse des eigentlichen Berges bis zum Gipfel unterirdisch gedacht ist, wird die äussere Form desselben nicht verändert und dürfte daher auch für den Aesthetiker kein Grund zu Einwendungen vorliegen.

2. Gos Charles-Marius-E., « Un ascenseur au Cervin » in *La Gazette de Lausanne*, n° 11, 14 Janvier 1907

Un ascenseur au Cervin.

Décidément, on en veut aux beautés de la Suisse.

Non contents d'avoir ridiculisé les plus pittoresques vallées alpestres, par des placards-réclames criards, des hommes — des Suisses, naturellement — parlent maintenant de transformer en une vulgaire tour Eiffel la plus belle montagne de nos Alpes en créant un chemin de fer au Mont Cervin. Celui de la Jungfrau paraissait suffire ; s'en prendre au Cervin, c'est trop.

Le Cervin, c'est la cime par excellence, imposante plus que toute autre, par la hardiesse de son allure, imposante par son histoire. C'est le rocher superbe, symbolisant l'Art engendré par la Nature. C'est le pic altier qu'ont chanté les de Saussure, les Forbes, les Töpffer, les Minto. C'est le fier géant, tragique et provocant qu'a décrit Ruskin, et qu'il proclame avec raison : « *The most noble cliff of Europe* ». C'est le colosse que le poète italien Guido Rey exalte avec amour. C'est la montagne inspiratrice que les hommes en foule viennent admirer et contempler, devant laquelle toute mentalité artiste ou sensitive s'incline, saisie comme au contact d'une beauté infiniment profonde.

Autrefois, les vieux Suisses — les vrais — étaient fiers de porter ce nom et d'appartenir à la vaillante petite nation des Alpes. Ils savaient s'en rendre dignes en luttant contre l'envahisseur. Les temps sont changés ; on est tout juste Suisse, pour la forme, et sous prétexte de progrès, on laisse lâchement accomplir de véritables sacrilèges.

Mais si nous laissons faire, tout sera bientôt vulgaire dans notre pays. Il arrivera un temps, et il n'a pas l'air d'être très éloigné, où le vrai Suisse n'osera plus déclarer sa nationalité sans s'exposer au reproche d'avoir laissé avilir son pays. La Suisse est une vaste hôtellerie ; c'est entendu. Mais soyons au moins des hôteliers intelligents et ne détruisons pas de nos propres mains ce qui est et doit rester l'éternelle beauté de notre patrie. Sinon, la caricature qu'Alphonse Daudet s'est plu à décrire dans son fameux Tartarin sera bientôt une lamentable réalité.

Devons-nous vraiment subir sans mot dire la construction d'un chemin de fer au Mont-Cervin ?

Faut-il laisser ainsi sombrer dans la vulgarité, la cime plus noble et la plus grandiose de nos Alpes ?

Le peuple suisse laissera-t-il donc s'accomplir sans protestation un acte aussi vil, dont le seul but est de gagner de l'argent ?

Le Cervin appartient à tous les Suisses. Nous ne devons pas souffrir que ce patrimoine commun de beauté soit concédé à quelques-uns pour en faire un objet de lucre.

Nous sommes certains que tout vrai Suisse saura comprendre la pressante nécessité de réagir avec énergie contre ce projet hideux.

Il n'y a à cette entreprise aucun caractère d'utilité générale. Elle ne s'adresse qu'à une clientèle de riches oisifs...

Zermatt a déjà le chemin de fer du Gornergrat, d'où la vue sur les cimes avoisinantes est superbe. Zermatt, du reste, a nombre de sommets d'accès facile permettant à tout le monde, ou à peu près, de se procurer un aperçu de ce qu'est une ascension, d'en ressentir les beautés et les émotions. Il est superflu de déshonorer le Cervin par un ascenseur.

Le gouvernement du Valais, qui vient de promulguer une loi pour protéger la montagne contre les affiches-réclames, refusera son assentiment à cet avilissement de la plus belle de ses montagnes.

Que tous les amis de la montagne se lèvent pour protester ! Que la Ligue pour la Beauté prenne la tête du mouvement ! Que le Club alpin tout entier s'y joigne et organise un vaste pétitionnement ! Que les sociétés d'étudiants le secondent et soulèvent tout le peuple !

Levons-nous tous ! Protestons ! Chassons les vendeurs du Temple !

Il faut que chacun de nous comprenne la nécessité d'agir contre ce vil agiotage, que chacun de nous y aille de son énergie, de son cœur, de son amour pour son pays. Il s'agit vraiment de l'honneur de la Suisse.

Ch.-M.-E. Gos.
S. A. G.

3. De Reynold Gonzague, « Le respect de la nature. A propos du Cervin » in *La Liberté*, n° 159, 12 Juillet 1907

Le respect de la nature

A PROPOS DU CERVIN

Il ne faut point se méprendre sur l'importance de cette question si âprement discutée. Au risque d'ennuyer, ou même de blesser certaines oreilles, je considère comme un devoir d'élever la voix ; je le veux faire ici aussi modestement, aussi sereinement que possible, en conjurant tous ceux qui, par hasard, liront ces lignes, de n'obéir à aucun parti pris, mais d'entendre mes réflexions, — et de réfléchir. En effet, si j'interviens encore, c'est que la discussion a cessé d'être courtoise ; c'est que les partisans et les adversaires de ce fameux « funiculaire », — le vilain mot, n'est-ce pas ? — oublient la signification profonde de leurs débats. Il faut ici des idées larges, de la générosité, de la prévoyance. Mais les intérêts politiques, matériels, financiers, et même un peu d'âgreur confessionnelle, à propos d'un mot malheureux quoique bien inoffensif, sont venus rabaisser au rang de faits divers, de polémiques de journaux, une question dont personne ne devrait méconnaître la gravité. Au moment où les pétitions circulent, où la question est soumise au peuple entier, il convient de donner, sans surcharges, à ce procès, l'objectivité qui lui manque.

En effet, il est nécessaire tout d'abord d'écarter toutes sympathies ou antipathies basées sur des motifs purement personnels. Je veux dire qu'il importe fort peu que le promoteur du mouvement de protestation soit le *Heimatschutz* parlant par la bouche de M. le professeur Bovet. Il y a des gens qui voient rouge, dès que ces noms sont prononcés : qu'ils les oublient, ou qu'ils se reculent eux-mêmes, car ils ne sont plus impartiaux, ils ne peuvent plus être des juges. D'autres voient plus rouge encore, dès que c'est M. Golliez que l'on nomme. Je n'ai pas l'honneur de connaître M. Golliez. Il est, sans doute, un homme fort entendu en affaires, un excellent ingénieur, un financier hors ligne. Il veut gagner de l'argent ; c'est son droit. On attaque son projet ; il le défend ; c'est son droit encore, et, à son point de vue, il a raison, quoique ses procédés ne me plaisent guère. Mais, l'avouerais-je ? M. Golliez ne m'intéresse pas du tout ; son nom ni sa personnalité

ne peuvent jouer un rôle quelconque dans la question du Cervin : on peut mettre à leur place n'importe quel autre nom ; la situation resterait la même. Il a beau rédiger ses protestations et ses réclames : il disparaît dans l'ombre gigantesque de sa montagne.

C'est la montagne et c'est le peuple suisse qui doivent demeurer seuls les deux termes du problème. Quand je dis : la montagne, je n'entends pas même le superbe et tragique Matterhorn, plus rouge du sang de ses victimes que de la pourpre des *Alpenglühn*, mais tous nos grands sommets. Nous nous trouvons donc en présence de ce seul argument, dont la portée est générale et objective : *Le peuple suisse doit-il permettre de mercantiliser au profit de deux ou trois ingénieurs, d'une douzaine d'actionnaires et de quelques centaines d'étrangers, un des plus beaux trésors qu'il possède ? Vendrions-nous Sempach, Morat, toute notre histoire ? Laisserions-nous, à supposer qu'ils fussent encore vivants, les héros de nos champs de bataille se montrer dans les foires pour de l'argent destiné à remplir l'escarcelle d'un barnum ? Vous me direz : a-t-on jamais dit des choses aussi stupides ? En effet, mais l'on est en train de réaliser une chose plus stupide encore : nous vendons à l'étranger notre patriotisme. Entendons-nous bien, une montagne comme le Cervin est un symbole. Si nous analysons notre patriotisme national, nous découvrons en lui deux éléments également populaires : l'amour des hauts faits historiques, l'amour de la montagne. Le *Cantique suisse* est fait de tout cela, et le moindre des chants qu'entonnent, dans nos quatre langues, tous nos écoliers. Les Alpes et l'histoire ont bâti notre maison. Jadis, les ancêtres de nos fougueux démocrates accusaient les Suisses au service des armées étrangères de vendre notre héroïsme et nos vertus historiques. Aujourd'hui, les descendants de ces mêmes hommes qui n'avaient à la bouche que l'Alpe libre et le berger républicain, vendent à l'étranger également la montagne dont notre pays, nos institutions, notre esprit, notre indépendance sont les œuvres.*

Notez bien que j'admire profondément des entreprises comme le Simplon, le Gothard, le Lötschberg, la navigation fluviale : rien n'est plus grand que d'ouvrir ces routes nouvelles aux civilisations. Le dommage purement esthétique causé par ces voies ferrées ou ces tunnels n'entre pas en ligne de compte avec les profits matériels et moraux qu'ils nous apporteront. C'est par les routes commerciales que l'art pénètre dans un pays, et un art nouveau ne peut fleurir que sur les ruines d'un autre art. Mais, dans la question du Cervin, il s'agit d'autre chose. Voyons un peu :

Un banal funiculaire à l'usage des épicuriens de Londres, des commis parisiens, des étudiants berlinois en vacances ; — des tarifs qui n'auront rien de populaire ; — le très réel danger de voir détruire sans aucun but un sommet superbe et célèbre entre tous ; — le danger, également réel, qu'une ascension si rapide fait courir à la santé des voyageurs, un argument sur lequel on n'a pas assez insisté ; — toute une population de guides privée de son gain ; — nul intérêt commercial, nulle route nouvelle vers l'Italie ; — une entreprise technique qui menace de devenir aussi banale que la tour Eiffel ou la Grande Roue ; — une montagne ruinée pour le profit de quelques bourgeois, étrangers peut-être : le peuple laissera-t-il sacrifier pour de si bas motifs ce Cervin qui lui appartient ? Car, ce peuple, il faut qu'il le sache une fois : nous ne parlons, ni en faveur d'une ligue, ni pour complaire à des esthètes, ni pour obéir à un sentimentalisme sans objet ; nous parlons pour lui, par patriotisme pratique. Les montagnes sont le bien de plus de trois millions de Suisses, et non pas celui des seuls touristes. Ce bien, nous n'en sommes que les dépositaires, et nos fils nous en demanderont compte un jour. Et celui-là n'a pas de cœur, qui, en les voyant s'élever dans l'azur avec tant de majesté et de douceur à la fois, ne sent pas se réveiller en lui, non pas une simple admiration artistique, non pas une émotion intellectuelle, mais le sentiment de son amour du sol natal, de son indépendance et de sa dignité. Le peuple ne vit pas seulement de pain : on oublie de nos jours, — dans ces jours où toute entreprise est subordonnée, semble-t-il, aux intérêts des pièces d'or, — qu'un peuple est proche de sa décadence, quand il perd la notion de son existence morale, dont il ne respecte plus les symboles. Comment

aimer sa patrie, si l'on n'en défend pas le sol ? Encore une fois, le problème du Cervin ne peut pas avoir d'autre solution, et je conclus qu'il faut signer la pétition, pour ne pas laisser créer un précédent dont dépendrait la ruine de nos Alpes, et, par contre coup, la ruine de notre indépendance morale.

G. de REYNOLD.

4. Bovet Ernest, « Le Cervin » in *La Semaine Littéraire*, n° 698, 18 Mai 1907

Le Cervin

Eugène Rambert écrivait un jour le dialogue suivant :

On entendit dans la nuit sombre
Le Mont-Rose dire au Cervin :
— « Qu'as-tu donc à gronder dans l'ombre,
Frère maudit, mon noir voisin ? »

As-tu rêvé de tes victimes ?
Du sentier marqué sur tes flancs ?
Des os meurtris dont les abîmes
Ont gardé les restes sanglants ? »

— « Que me font ces fourmis humaines ?
De ces nains-là je ne sais rien.
Je rêvais des cimes hautes
Dont le front dépasse le mien. »

Plus de trente ans se sont écoulés dès lors, et les « fourmis humaines » ont pris de l'audace; deux d'entre elles, qui s'appellent Golliez et Imfeld, projettent de suspendre aux flancs du Cervin ou de faire pénétrer dans ses entrailles un petit funiculaire, agrémenté d'un ascenseur, afin de transporter sur la cime haute, contre rétribution, d'autres fourmis humaines, dont l'obésité exige (paraît-il) une cure d'air alpestre. Au temps de La Fontaine déjà, la fourmi préférait à l'idéal les vertus pratiques. — Le géologue Heim, trop « spécialiste » cette fois, s'est laissé séduire par les avantages que la science retirerait d'un tunnel au Cervin; on

verrait « ce qu'il y a dedans ». — « Du gneiss d'Arolla », répond par avance le géologue de Girard, et nous l'en croyons volontiers, sans aucune envie de vérifier, vu que la besogne scientifique est plus pressante ailleurs¹.

En 1873 déjà, Rambert se trompait sur un autre point; sans doute il est des cimes dont le front dépasse celui du Cervin, et d'autres ont un sommet plus éblouissant, et d'autres encore des lignes plus variées ou plus architecturales, mais il n'en est point dont il puisse être jaloux; aucune n'a sa noblesse hautaine, aucune ne se dresse dans l'azur avec cette force élémentaire; à qui l'a vu, ne fut-ce qu'une fois, il reste au cœur une impression vive. De la montagne, le Cervin est pour nous le symbole sacré de la montagne.

Donc, dès qu'il fut question d'exploiter cette cime comme on exploite une mine de houille, des protestations s'élevèrent de tous côtés dans le pays suisse. Mais qui réunirait ces protestations éparpillées pour en faire une manifestation nationale, pour en tirer une leçon aux affairistes?

Une société de création récente a pris cette initiative; c'est la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque, que je préfère appeler de son nom simple et beau, le *Heimatschutz*. Un nom allemand? Mais oui, il vaut bien le « tram » et vaut même mieux que « l'autogarage ». Comme philologue, je sais que depuis des siècles les peuples s'empruntent des mots les uns aux autres; lisant chaque jour la *Gazette de Lausanne*, je sais qu'elle se moque, avec raison, des puristes de la Germanie qui prétendent chasser les mots étrangers; ayant reçu, au sujet du Cervin, de nombreuses lettres de la Suisse française, je sais que le mot *Heimatschutz* y est déjà familier; enfin, professeur de littérature française à Zurich, je sais que, tout en disant *Heimatschutz*, on peut servir encore l'idéal latin.

Derrière le mot, il y a la chose, qui est l'essentiel. Le *Heimatschutz*, unissant en un faisceau les buts de plusieurs sociétés différentes, a pour mission de défendre contre l'affarisme ce qui fait la beauté et le caractère même de notre patrie: les édifices historiques ou de style purement national, les sites pittoresques, et, dans les constructions imposées par la vie moderne, le bon goût solide et simple. Pratiques, nous le sommes comme tous les bons Suisses; dans cette vie pratique, nous voulons sauvegarder l'honnêteté, la sincérité, et, au-dessus de tout cela (car tout peuple vivant a besoin d'un idéal) la belle et la noble.

Dès la première heure, le comité central du *Heimatschutz* décida de combattre le chemin de fer projeté au Cervin². Pour quelles raisons?

Il en est une que les partisans du projet nous prêtent généreusement et dont ils démontrent ensuite l'inanité; ils trouvent plaisant de nous transformer en Don Quichottes. Il paraît donc que nous sommes très préoccupés des ravages que ce funiculaire

¹ Les mérites scientifiques de M. Heim et de M. Imfeld sont si grands et si connus qu'il est peut-être superflu de faire une remarque: ma critique à l'endroit de ces Messieurs ne concerne que la question du Cervin, que je considère à un point de vue très différent du leur.

² Les soins de constituer une commission spéciale pour lancer dans la Suisse entière des listes de pétition. Cette commission comprend aujourd'hui: M. de Fribourg (professeur à Fribourg, président de la délégation fribourgeoise de la Commission suisse pour la conservation des monuments naturels); M. de Soleure, délégué du Club alpin suisse; M. de Genève (président de l'Association des Intérêts de Genève); M. de Zurich (à Zurich); M. de Bâle (à Bâle); M. de lausanne (délégué de la jeunesse universitaire); des représentants de Berne, de Neuchâtel, du Valais (à désigner), et l'auteur de ces lignes (délégué du *Heimatschutz*, Vaudois domicilié à Zurich). La Commission représente ainsi, dans la mesure du possible, les régions et les sociétés; elle a tenu à Berne le 12 mai, et va lancer les pétitions, en les soutenant d'une vigoureuse propagande. Les membres de la Commission répondront avec plaisir à toutes les demandes de renseignements.

fera dans le granit du Cervin, et l'on se moque de nos craintes, puisque le « tracé » sera surtout intérieur. Sur ce point, M. de Girard a fait quelques réserves, très justifiées⁴; mais au fond, je n'ai jamais été très inquiet : le géant Cervin n'a pas à craindre une galerie de fourmis; sa silhouette ne saurait en souffrir. *Là n'est pas du tout la question.* Si, renonçant pour un temps à la paix des livres, à la vie commode, nous engageons ici une lutte décisive, où les horions ne nous seront pas ménagés, c'est que nous sommes poussés par un devoir impérieux. Notre conscience proteste, pour des raisons nombreuses et profondes.

J'en citerai deux ou trois.

La cime même du Cervin serait transformée et profanée par l'installation d'une station terminus : le projet prévoit des locaux intérieurs, avec fenêtres percées dans la paroi; une chambre spéciale pour faciliter la transition au point de vue atmosphérique; il faudra bien quelques aménagements pour les conséquences du mal de montagne, et pour autres faiblesses humaines, — on ne saurait avoir trop d'égards envers des gens qui « paient » et arrivés tout droit de Viège. — Et pensez-vous qu'installés là-haut, ces gens résistent à l'idéal besoin d'annoncer à leurs amis leur triomphale ascension? ce serait invraisemblable : on leur vendra, dans une baraque ad hoc, des cartes postales illustrées, des edelweiss et autres souvenirs. Une fois la fringale épistolaire apaisée, nos alpinistes sentiront cet autre besoin, très légitime, de réparer les forces perdues : une Hébé polyglotte, en costume herinois, leur versera du Champagne, — les affaires sont les affaires. — Enfin, sans compter l'inévitable garde-fou, et les bancs, et le télescope, et la table panoramique, il est question encore d'installer là-haut un observatoire, et cet observatoire scientifique devrait légitimer la transformation d'une cime sacrée en un champ de force. Ne nous payons pas de mots! Je suis le premier à m'incliner devant les nécessités de la science; elle mérite tous les sacrifices; mais ici la science est inutile, superflue; elle n'est qu'une illusion chez les uns, un trompe-l'œil chez les autres; il s'agit d'une affaire et je déplore que d'honnêtes savants poussent jusqu'à légitimer une « affaire » par l'estampille scientifique. Nous souffrons aujourd'hui de la manie scientifique comme d'autres époques ont souffert de la manie sentimentale; à la quatrième page de nos journaux toutes les réclames parlent de science; il faut protester contre cette fumisterie, et rappeler à tous, avec Rabelais, que « science sans conscience n'est que ruine et mort de l'âme ». Là-dessus, M. Heim pense comme moi.

Non, les ingénieurs auront beau cacher leurs rails dès le pied du Hörnli jusqu'à la cime du Cervin, ils n'en posent pas moins sur la tête même du géant la couronne ridicule d'un roi de carnaval.

Et qui donc peuplera ce har alpestre? La bande vulgaire des touristes prétentieux et pressés, dépourvus de culture, de respect, d'éducation même et de simplicité, les touristes bruyants du luxe à bon marché; et vous entendez déjà, amants de la montagne, les exclamations, les réflexions bébêtes, et, par un temps de brouillard, les déceptions, les mots dénigrants de ceux qui n'en auront pas pour leur argent. On parle de « démocratiser » le Cervin..., une phrase encore! pour l'homme simple, ce trajet-là sera toujours trop cher. On parle aussi (les contradictions ne gênent pas) d'attirer le riche étranger; c'est une naïveté... pour le moins; le Cervin sera tout bonnement le rendez-vous des rastaquouères. Pas un homme ne montera là-haut, qui ait dans l'âme le respect de la nature; qu'y ferait-il? envolé le recueillement, violée la solitude, impossible la fraternité de ceux qui ont risqué leur vie ensemble pour une heure d'idéal, abolie l'effort sublime de

l'homme qui vaine la montagne pour mieux la comprendre, pour mieux l'aimer et pour embrasser des yeux le sol de la patrie, depuis la plaine fertile et le lac paisible jusqu'à la cime de granit.

On se vante aussi d'offrir le spectacle de la haute montagne aux valétudinaires, aux infirmes, aux vieillards, aux gens obèses et asthmatiques. Vraiment, c'est dans un but humanitaire que vous lancez cette affaire par actions? Ne le dites pas trop haut; nous en ririons; votre charité est par trop bien entendue. Pour donner une « idée de la montagne », les chemins de fer du Righi, du Pilate, du Brienz Rothorn, de la Jungfrau (tel qu'il est aujourd'hui) suffisent amplement; le Cervin ne donnerait pas davantage; il donnerait moins; sa vue est limitée, le vent y souffle avec violence; pour comprendre la haute montagne, l'effort est indispensable. Incapable, hélas, d'escalader le Cervin, je n'y monterais pas en ascenseur; c'est une question de sentiment, de respect religieux; et je plains ceux qui en sourient. Plusieurs femmes m'ont écrit dans le même sens. Un funiculaire au Cervin livrerait ce sommet à des touristes incapables d'en comprendre la grandeur, et au détriment des alpinistes qui, de par leur vaillance, ont un droit particulier à la montagne. C'est une spoliation pure et simple à l'endroit des grimpeurs que le Club alpin a par milliers. Il serait facile de développer cet argument, de prouver que c'est aussi une spoliation à l'endroit du peuple suisse; mais c'est là une raison que je développerai ailleurs, avec d'autres encore⁵.

Ici je tiens à exposer l'argument suprême. Il s'agit d'un principe vital du peuple suisse.

Nous ne luttons pas seulement pour le Cervin, mais pour tous les hauts sommets. Nous voulons en faire un parc national, intangible à la spéculation. Nous voulons que la haute montagne demeure libre et pure, parce que le culte de la montagne est à la base même de notre histoire, de notre indépendance, de notre vie morale. Les montagnes ont longtemps divisé les peuples, la montagne a toujours uni les Suisses dans un même amour de la liberté. Notre histoire, unique au monde, s'explique non seulement par les faits physiques de nos Alpes, mais aussi et surtout par l'originalité morale que cette nature âpre et fière a donnée à nos âmes. Tenaces et prudents dans la vie normale, téméraires à l'heure du danger, accueillants de préférence, mais rebelles à tous les jougs, nous avons en nous le calme sourire des lacs, la vie sérieuse et profonde des forêts, la violence de l'avalanche, et, pour la liberté, la dureté du granit.

« Les monts sont des déserts, mais des déserts debout », a dit Sully Prudhomme. Et ces « rocs dans les airs dressés comme des tours », ont donné à notre vie, avec sa rude simplicité, sa druiture aussi. Divers de races, de langues, de confessions, s'il y a chez nos poètes, chez nos artistes, s'il y a dans nos âmes un trait commun, il faut le chercher dans la montagne. Les hauts sommets sont le sanctuaire où nous fraternisons, et ceux-là le savent qui, à l'étranger, ont chanté ensemble la chanson du Rutli :

Dein Name wird immer vergehn,
So lange der Rhein uns noch fliesset,
So lange die Berge bestehn.

Tel est notre idéal. — Que dans nos tirs fédéraux, fêtes de chant, discours politiques et autres occasions, on ait abusé de certains mots, je ne le conteste point; qu'importe? l'abus des phrases ne change rien au fait de l'idéal. *Abusus non tollit usum.* Et la moindre menace de guerre a toujours prouvé que chez nous le fond n'a pas changé. Mais nous vivons depuis longtemps dans une paix profonde; nous avons ouvert nos portes à l'industrie,

⁴ Je signale tout particulièrement la brochure de M. de Girard : *Le chemin de fer du Cervin, au point de vue de l'alpinisme, des intérêts locaux, de l'esthétique naturelle et de la science.* Fribourg, librairie de l'Université.

⁵ Le numéro de juin de la revue *Heimatschutz* sera consacré entièrement au Cervin. Nous prions nos amis de bien vouloir acheter, lire et répandre ce numéro.

l'industrie, légitime, avec l'affarisme, démoralisant. L'industrie des étrangers (le joli mot) a franchi les limites permises; elle tend à la servilité. Celui qui observe nos mœurs a chaque jour l'occasion de noter certains petits faits pénibles, humiliants. En temps de paix, nos pères étaient prudents; nous sommes peureux. Nous ne cherchons plus les normes de notre conduite dans notre conscience, mais dans l'opinion d'autrui. Depuis longtemps les étrangers nous reprochent de trop aimer la pièce de cent sous; ce reproche est immérité tant que nous vendons à un bon prix de la bonne marchandise, et ce qu'il est permis de vendre. Mais aujourd'hui une question se dresse devant nous, et je remercie M. Gollier de nous l'avoir imposée: Nos montagnes sont-elles à vendre?

Je ne discute pas ces chemins de fer qui, franchissant un col, unissent deux vallées, tels que le Montreux-Oberland, ni ceux des sommets de troisième ordre à vue panoramique, ni ceux du Gornegrat, de la Schyniggeplatte ou de la Jungfrau (tel qu'il est aujourd'hui). Je parle des hauts sommets, dont le Cervin est le plus fier. Si nous cédonc celui-là, nous cédonc en principe tous les autres; nous vendons la montagne. Et alors, si nous vendons le sanctuaire, nous faisons pis que ceux de Lourdes; nous renonçons à notre tradition, à notre fierté. Nous sommes à vendre, pour qui y met le prix. C'est une façon de comprendre la vie; qui osera la défendre publiquement chez nous? Il nous faudra oublier nos poètes, désapprendre nos chants patriotiques qui ne seraient plus qu'une sanglante ironie, il nous faudra surtout, dans nos manuels d'instruction civique et dans nos discours au peuple, biffer le mot « idéal », car l'idéal ne se vend pas. Il se conquiert par le sang des héros, par les veilles des penseurs, par le travail et le sacrifice communs.

L'indifférence n'est plus permise; il faut choisir entre l'or du rastaguouère et notre « bon génie », l'amour de la liberté. Tous ceux auxquels ce bon génie a parlé, à une heure quelconque de leur vie, tous ceux-là signeront la pétition au Conseil fédéral: hommes et femmes, de l'artiste pur au plus simple ouvrier. Nous avons confié au Conseil fédéral la garde de nos biens, de notre tradition, de notre idéal. Disons-lui notre ferme volonté, notre fidélité à cet idéal. Afin que les Alpes ne soient plus un obstacle à la fraternité des peuples, nous les avons percées et les percerons encore à leur base, mais à une condition, c'est que leurs plus hautes cimes demeurent le patrimoine intangible du peuple entier, temple sublime dressé par la nature à notre mère, la Liberté.

E. BOVET.

5. AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Dr Raymond de Girard, *Le chemin de fer du Cervin au point de vue de l'alpinisme, des intérêts locaux, de l'esthétique naturelle et de la science*, Fribourg, Librairie de l'Université, avril 1907, p. 6

— 6 —

Cela n'empêche pas que **son rôle dans le paysage sera supprimé**. — Ceci semble un paradoxe, mais allons au fond des choses : Je pose en fait que l'attrait du Cervin réside autant dans *ce qu'on sait de lui* que dans *ce qu'on en voit* : Son histoire, la célébrité de ceux qui se sont acharnés à sa conquête, la longueur de sa résistance et les catastrophes qui l'ont marquée, tout cela forme son *auréole* et cette auréole attire les regards par l'intermédiaire de la pensée autant que sa *beauté* plastique par elle-même.

Même invisibles, l'ascenseur et les installations du sommet seront dans le Cervin, comme une tare cachée dans un beau corps : On ne la voit pas, mais par le seul fait qu'on sait son existence, on détourne les yeux, navré de ce que cette tare vienne empêcher la contemplation que l'extérieur, par lui-même, provoquerait. Les regards se détourneront instinctivement du colosse désarmé, ridiculisé.

Au point de vue des **INTÉRÊTS VALAISANS**, la conséquence, la voici : Le Cervin se voit de toutes les cimes des environs de Zermatt, dès lors *ce regret viendra gâter toutes les ascensions de la contrée* et petit à petit, **les alpinistes désertent cette localité**.

« Ce jour-là, aller à Zermatt sera devenu une chose si vulgaire qu'on n'osera plus l'avouer ». (*Pall Mall Gazette*).

On ne peut donc pas prétendre, comme le fait M. Imfeld (*loc. cit.*) que, ce que les guides perdront à la diminution des courses au Cervin, ils le retrouveront dans l'augmentation du nombre des ascensions voisines. Et il devient évident qu'au point de vue de l'industrie hôtelière, **c'est tuer la poule aux œufs d'or**, que de transformer la superbe montagne en une vulgaire Tour Eiffel !

6. Imfeld Xavier, « Matterhornbahn » in *Alpina*, n° 5, 1er Avril 1907

Matterhornbahn.

In No. 3 der *Alpina* erscheint ein Aufruf des Centralcomitées S. A. C., wodurch die Clubmitglieder aufgefordert werden, an einer Massenpetition an die Bundesbehörden zu beteiligen, um gemeinschaftlich mit dem Verein für Heimatschutz in die Wege geleitet werden soll, um die Ausführung des Projektes einer Matterhornbahn zu verhindern.

Ich habe versucht aus den Tagesblättern, soweit sie mir zuhause kamen, die gegen unser Projekt erhobenen Vorwürfe herauszufinden und glaube dieselben etwa in folgenden 3 Punkten zusammenfassen zu können:

1. Die Bahn verunstaltet den Berg.
2. Die Bahn ist eine Entweihung des Berges.
3. Die Bahn schädigt die Interessen der Führer von Zermatt.

Ich erlaube mir, diese Vorwürfe im Folgenden näher zu besprechen.

1. Von einer *Verunstaltung des Berges* kann keine Rede sein.

Der Berg wird durch die Bahn in seiner äusseren Form und

Gestalt nicht verändert. Vom Fusse des eigentlichen Matterhorns bis zum Gipfel führt die Bahn unterirdisch. Die Gipfelstation, welche nicht unterirdisch gedacht ist, wird wegen der Steilheit des Geländes so in den Berg eingebaut, dass nur die Front frei liegt und die Bergsilhouette in keiner Weise verändert wird. Die Station kommt auch nicht auf den Gipfelkamm selbst zu stehen, sondern unterhalb desselben an die Flanke und wird also nicht etwa die freie Rundschau hemmen. Diese Station ist gegenüber dem gewaltigen Bergmassiv so verschwindend klein, dass sie von Zermatt aus von freiem Auge gar nicht zu erkennen sein wird.

Da die Bahn elektrischen Betrieb vorsieht, ist auch eine Belästigung durch Rauch ausgeschlossen.

Die Behauptung, der Berg werde durch die Bahn verunstaltet, beruht daher entweder auf Unkenntnis des Projektes oder auf absichtlicher Entstellung der Tatsachen.

2. Man spricht von einer *Entweihung des Matterhorns*. Die „N. Z. N.“ schreiben:

53

ALPINA

„Was der Gorniergrat ertrag, was man an der Jungfrau wagen durfte, ohne einen Akt der Schändung zu begehen, es geht nicht am Matterhorn; seine einzige Individualität würde nicht mehr das Matterhorn in seiner Unberührtheit sein, in seiner Keuschheit möchten wir sagen.“

Wir wüssten nicht, warum in diesem Punkte das Matterhorn empfindlicher sein sollte, als die Jungfrau, und glauben, dass wenn die Bahn dem guten Rufe der Jungfrau nicht geschadet hat, auch derjenige des Matterhorns darunter nicht leiden werde.

Die Legende vom unnahbaren und unberührten Matterhorn hat übrigens seit Whymper schon manchen Stoss erlitten. Das Matterhorn liegt schon lange „in Fesseln“. Um den Besuch desselben zu erleichtern und zu erhöhen, haben die Führer zahlreiche Ketten, Seile, Strickleitern und Eisendübel angebracht. Das Matterhorn ist daher auf der üblichen Anstiegsroute von Zermatt aus längst keine erstklassige Besteigung mehr und man hat schon vor Jahren einen Blinden hinaufgeschleppt und Kinder hinaufgeführt, um damit Reklame zu machen.

Dieselben Vorwürfe, die man heute uns macht, hat man vor bald 40 Jahren gegen die Promotoren der Rigibahn erhoben — „wie, das Unerhörte soll geschehen, die regina montium, die Königin der Berge, soll in Fesseln geschlagen werden“; es war derselbe Schrei der Entrüstung, der sich bei der Jungfrauabahn vernommen liess und heute freut man sich dieser Werke und empfindet sie als eine Wohltat, die es ermöglicht, so bequem und mit so wenig Zeitverlust in die herrliche Alpenwelt zu gelangen.

Wenn ich zurückblicke auf die Geschichte dieser Bahnen, ist mir der Kampf um's Matterhorn nichts neues.

Eppur si muove.

3. Die *Schädigung der Führer*. Das Matterhorn hat 4 Anstiegsrouten: Ueber den Zermattgrat, vom Furgengrat aus, vom Col du Lion und die Zermatterseite. Diesen vieren würde sich eine fünfte, die unterirdische per Bahn, anreihen.

Wer es darauf abgesehen hat, auf möglichst leichte Art auf den Gipfel zu kommen, der wird die Bahn wählen. Dem Sportfreund aber ist nicht die bequemste Erreichung des Gipfels der Hauptzweck, sondern das Steigen und Klettern am Berge, mit einem Worte, der Weg selbst. Wir haben schon gesagt, dass durch die Bahn das Aeusserere des Matterhorns in keiner Weise verändert wird und wir wüssten nicht, warum für den Bergsteiger, der des Sportes wegen sich an's Matterhorn macht, die verschiedenen Anstiegsrouten ihr Interesse verlieren sollten, weil im Innern des Berges ein Tunnel mit Seilbahn führt. Sollte dies dennoch der Fall sein, so dürften die Führer einen allfälligen Ausfall am Matterhorn leicht durch Mehreinnahmen auf den übrigen Touren decken, denn es steht ausser Zweifel, dass die Matterhornbahn eine Attraktion bilden würde, welche den Besuch der Gegend wesentlich zu heben geeignet wäre.

Die Konzession einer Matterhornbahn wurde schon im Jahre 1892 erteilt und schon damals haben wir uns mit der Bevölkerung bezüglich Wahrung ihrer Interessen zu einigen verstanden und die Gemeinde Zermatt erklärte ausdrücklich zu Handen des Bundesrates, über die zu gewährenden Garantien behufs Wahrung ihrer Interessen und Berücksichtigung ihrer Wünsche und Begehren mit den Konzessionsbewerbern Imfeld und Mithaften sich verständigt

zu haben. Die Letztern haben überdies auch in aller Form zu Protokoll gegeben, dass ihre Gesellschaft das möglichste tun werde, um allen billigen Anforderungen der Bevölkerung und der Gemeinde Zermatt gerecht zu werden.^{*)}

Wir zweifeln nicht daran, dass uns eine ähnliche Verständigung auch diesmal wieder gelingen wird.

Wir sind nicht die rücksichtslosen Menschen, als die man uns hinstellen will.

Art. 1 der Statuten des S. A. C. sagt: „Der schweiz. Alpenclub stellt sich die Aufgabe, das schweiz. Hochgebirgsland allseitig genauer zu erforschen, näher bekannt zu machen und den Besuch desselben zu erleichtern.“

Haut auf's Herz, widerspricht denn eine Hochgebirgsbahn den Zielen des Alpenclubs? Mir scheint vielmehr, dass durch eine solche die Absichten des S. A. C. in ausgiebigster Weise unterstützt und gefördert werden.

Verliert denn die Schönheit der Rundschau wirklich dadurch, dass wir sie von einer vor Wind und Kälte geschützten Unterkunftsstelle aus betrachten und stundenlang dabei verweilen können, während der Clubist ohne diesen Schutz oft nur so lange dem eisigen Winde zu widerstehen vermag, als nötig ist, um seine wertige Karte in die Gipfelflasche zu legen.

Wodurch ist denn bewiesen, dass Leute, welche die nötigen physischen Eigenschaften zu einer Matterhornbesteigung nicht besitzen, für die Schönheit der Hochgebirgsnatur nicht ebenso empfänglich sein können, wie Sportsleute?

Mir scheint der Standpunkt, den der S. A. C. heute einnimmt, indem er die weniger Berggewandten als Leute zweiten Ranges hinstellt, die für die Wunder der Alpenwelt nicht das nötige Verständnis hätten und deshalb davon ausgeschlossen werden sollen, ein engherziger und er stimmt nicht mit den durch die Statuten bezeichneten Zielen des S. A. C. Auch ist es zum mindesten inkonsequent, wenn der S. A. C. seinen Mitgliedern auf den Bergbahnen besondere Tarifvergünstigungen erwirbt und gleichzeitig gegen die Bergbahnen in's Feld zieht.

Fassen wir alles zusammen, so müssen wir sagen: *Die Bahn auf's Matterhorn schadet tatsächlich weder dem bunten noch äusseren Werte des Berges und sie wird auch die Interessen der Führer nicht verletzen. Eine solche Bahn nimmt nicht, sie gibt nur, indem sie Tausenden die Möglichkeit gewährt, die grandiose Hochgebirgswelt des Wallis von dieser hohen Warte aus zu geniessen. Die Matterhornbahn schliesst Niemanden von der Besteigung des Berges, sie schädigt Niemand in seinen Rechten, sie „erleichtert nur den Besuch“ und macht ihn auch dem Schwächeren möglich.*

Es will mir daher scheinen, dass es nicht Sache des S. A. C. sein sollte, die Matterhornbahn zu bekämpfen.

X. Imfeld, Ingenieur

Ehrenmitglied S. A. C.

Ehrenmitglied C. A. F.

Mitglied des D. und Oestr. A.

*) Vergl. Bundesratl. Botschaft 30. Jan. 1892.

ment lieu en plumes vacillantes.

Pour le Cervin.

Berne, 7 juin.

Monsieur le Rédacteur,

Dans votre numéro du 6 juin, vous publiez une correspondance à propos de laquelle je vous prie d'insérer la réponse suivante.

M. Bovet, qui est le créateur de la commission dite du Cervin et qui en est tout naturellement le président, fait à mon égard des insinuations dont la portée dépasse le ton permis dans un débat de genre de celui qui se déroule autour de cette cause. M. Bovet me représente comme inquiet de la tournure que prend l'affaire. M. Bovet a une méthode de travail défectueuse, il ignore qu'il ne faut se faire aucune image fautive des choses d'ici bas. Il ne me connaît pas, ne m'a jamais vu, n'a jamais causé avec moi la plus petite minute; il se fait de moi une image préconçue et se représente que je suis plongé dans une terrifiante angoisse à propos du sort du chemin de fer du Cervin. Combien il est loin de compte! Je n'ai pas la plus petite inquiétude. Les autorités compétentes m'accorderont ou ne m'accorderont pas la concession, cela n'a aucune raison pour moi de troubler ma santé. Si on m'accorde la concession, mes amis et moi, nous sommes sûrs de pouvoir la réaliser tant au point de vue technique que financier. Car ce n'est pas pour la seule gloire d'être bénéficiaire d'une concession au Cervin que je me suis proposé de solliciter des autorités le droit de faire ce chemin de fer, mais bien pour le faire véritablement et même rapidement. Si, au contraire, on ne m'accorde pas la concession, nous n'en mourrons ni les uns ni les autres, il n'y a pas lieu à une si grave inquiétude et je suis comme M. Bovet, je désire aussi rassurer mes amis.

Mais M. Bovet va plus loin, il m'accuse d'employer des menaces à l'égard de la vallée de Zermatt et de ses habitants. Ceci est naïf. M. Bovet se figure-t-il qu'on peut menacer un homme tel que M. Alexandre Seliger, par exemple? Il connaît vraiment très mal ce remarquable industriel. Croit-il aussi qu'on peut menacer les guides de Zermatt? Alors il se fait de leur mentalité une idée qui risque de devenir déshonorante. En réalité, j'ai fait remarquer, à ceux qui ont bien voulu m'écouter, ce qui suit:

Le temps des chemins de fer de hautes cimes est arrivé. La démonstration du chemin de fer de la Jungfrau est éclatante, le triomphe de la technique est complet, nous entrons dans une période d'avenir pour cette forme de développement du tourisme dans notre pays. Les hommes passent, les opinions changent. Aujourd'hui, on s'élève contre l'idée d'un chemin de fer au Cervin; on l'appelle même une profanation; tandis qu'il y a quinze ans on accueillait avec beaucoup de faveur la demande qu'on repousse maintenant. Il y avait même parmi les demandeurs d'alors pour la concession du Cervin un conseiller national, M. Rothen, un ingénieur, qui fut plus tard conseiller d'Etat, M. Zen Röllin. Et la concession fut accordée. On peut aujourd'hui la refuser, elle reviendra plus tard et on l'accordera un jour certainement. Enfin, la Suisse ne dispose pas seule du Cervin, et rien ne nous garantit que le gouvernement italien maintienne contre un chemin de fer du Cervin une excommunication aussi majeure que celle dont la ligue pour la beauté désire le frapper.

M. Bovet appelle cela des menaces, vos lecteurs appelleront cela, avec moi, une discussion objective des faits. Mes amis savent bien que je suis un des premiers pionniers des chemins de fer des hautes cimes. J'ai été, en effet, l'un des premiers soutiens de celui de la Jungfrau dès 1896 et je suis heureux d'avoir aidé dans la mesure de mes moyens à l'avènement de cette entreprise, aujourd'hui admirée, et autrefois plus maudite encore que celle du Cervin.

Quant à parler de profanation de nos Alpes, qu'il me soit permis de dire quel usage des noms qui ont vu naître des chemins de fer de hautes cimes pour montrer qu'ils n'appartiennent ni les uns, ni les autres aux catégories des profanateurs de sanctuaires. On y trouve entre autres ceux de M. Locher, le grand ingénieur du Simplon,

determiner

de son s

On a

sez imp

mis d'id

de l'avo

Londres

he, sou

belle-m

à Baden

Haus

BAL

complé

tion de

tion, la

emporti

— L

Conseil

présen

14,838

fr., au

AR

maiso

Gloor

quins

ment

FR

miidi,

rie Bi

trava

salab

terve

GF

Calas

censu

en ré

vert

C

L

naïe

son

26,

de

acc

I

que

a p

tati

de

ser

foi

51

m

qu

ae

pi

ic

M

di

d

g

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

s

symphonique.

CORRESPONDANCE

L'ASCENSEUR DU CERVIN

Berne, 14 juin 1907.

Monsieur le rédacteur,

Je viens de rencontrer quelques amis et connaissances qui ont été stupéfaits de me trouver encore vivant. Ils me croyaient pulvérisés par les coups de M. le professeur Bovet dans son dernier article du 12 juin publié par votre honorable journal le 13. Ils croyaient qu'il ne me restait plus un lambeau de peau, ni de chair sur les os.

Oh ! là ! là quelle racée ! quelle dégolée ! quelle... ? mes amis, ni moi nous n'avons pu résister à trouver un mot. Si M. Bovet tape mal, de moins il tape dur. C'est un coq, et si ses amis de « Helmschütz Verein » sont tous ainsi, alors son Verein ! devrait s'affilier aux brigades contraires. On peut toujours y entrer.

Ce n'est pas pour polémiquer inutilement avec la personne de M. Bovet que je désire entretenir les lecteurs de votre journal, mais pour mettre au point les dires que le chroniqueur de la Ligue pour la beauté avance avec des artifices de langage que nous ne pouvons, ni ne voulons laisser passer.

Appelons-mes chat : « un chat », ne faisons pas par la tangente, comme dit l'aimable chroniqueur. M. Bovet veut, pour défendre sa cause, convaincre le public que le groupe de ceux qui veulent faire le chemin de fer du Cervin sont en train d'acheter des sciences. Il paraît que nous tentons d'acheter les guides de Zermatt, d'acheter la commune de Zermatt, d'acheter le Valais, d'acheter les savants suisses, bref enfin, nous allons avaler les cinq continents, le globe et l'univers.

Aucun de nous ne redoute l'examen au grand jour de ce que nous faisons et les autorités compétentes sont tenues par nous constamment au courant des négociations que nous dirigeons. Je mets au défi M. Bovet de me prouver qu'aucune de mes démarches pour la concession du Cervin n'ait été faite autrement qu'au grand jour et au vu et au vu des autorités que cela concerne et de quel rang qu'elles soient. Ce ne seront pas quelques articles de journaux même de la plus extrême violence, comme le sont ceux de M. Bovet, qui me feront me départir de ma ligne de conduite.

Ceci dit, voici les faits :

Dans la question du chemin de fer du Cervin, comme ce fut le cas au chemin de fer de la Jungfrau, les guides redoutent de perdre une partie de leur gagne-pain. Nous avons donc cherché, mes amis et moi, par

quel moyen équitable on pourrait prévenir ce danger, mais que nous ne croyions pas qu'il survienne. Nous avons alors étudié la possibilité de créer pour les guides de la contrée une caisse de retraite, de secours en cas de maladie, de pensions aux veuves et orphelins, caisse qui serait dotée par un subside prélevé sur les recettes du chemin de fer. Ce serait là un palliatif aux pertes éventuelles qui pourraient frapper les guides. Et au surplus, comme tous les guides de la contrée ne sont pas employés aux courses du Cervin, mais que tous les guides par contre profiteraient quand même de la dite caisse, il y aurait là un bien général. Les calculs faits pour l'établissement de cette caisse ont été confiés à l'un de nos meilleurs spécialistes suisses et il en ressort que la pension qu'on pourrait attribuer après trente ans de service pourrait être de 800 fr. par an, autant qu'une pension d'instituteur. Cette création demanderait une annuité de vingt mille francs par an, et j'ai été autorisé par mon groupe à déclarer aux guides que nous accepterions que cette somme fût garantie à la Société des guides. Remarquons en passant que c'est presque autant que l'annuité payée par le Club alpin tout entier pour l'assurance accidents des guides.

Je me suis rendu auprès des intéressés pour leur expliquer le but de cette proposition. Il n'y a eu aucun des participants à la discussion (nous sommes environ 100) qui ait eu un instant l'idée que la caisse corrompe les guides de Zermatt. Ils m'ont tous, au contraire, remerciés de ce que je pensais à chercher une compensation à ce qu'ils redoutent, car c'est la première fois qu'on voit des concessionnaires chercher à ce qu'une ligne de chemin de fer de cette nature soit appelée à contribuer quand même au bien-être des populations locales, autrement encore que par l'apport pur et simple d'une augmentation de trafic et du tourisme.

Telle est la compensation que je suis allé discuter avec les intéressés. M. Bovet appelle cela « acheter les guides de Zermatt ».

Quant à la question de l'observatoire scientifique, voici ce qu'elle est : Chacun sait... pardon, pechidre que M. Bovet ne le sait pas... que dans l'acte de la concession accordée en 1894 pour le chemin de fer de la Jungfrau à M. Geyer-Zeller, l'article 9 dit : « Lorsque la ligne sera achevée partiellement ou totalement, la compagnie est tenue de contribuer à l'établissement et à l'organisation d'un observatoire permanent de météorologie et de physique (tellurique) à la station du Mönch ou de la Jungfrau, éventuellement aux deux, pour une somme d'un million de francs, et aux frais de l'exploitation pendant chaque période d'observation par une allocation mensuelle de mille francs, qui ne dépassera, toutefois, pas six mille francs par an. Le Conseil fédéral prendra toutes les décisions au sujet de l'emplacement, de l'équipement et du genre des constructions pour un ou plusieurs observatoires, ainsi que de leur exploitation et de la coopération d'autres personnes qui en subventionneraient la construction et l'exploitation. »

Cette disposition de la concession a été prise ensuite de l'avis libéral que nous avait fait le demandeur de la concession, M. Geyer-Zeller, dont je m'honore d'avoir été l'un des conseillers pour le chemin de fer de la Jungfrau. L'avis des rapporteurs au Conseil national sur cette question, le colonel Gellinger, déclare qu'on n'est pas trouvé en Suisse une autre compagnie de chemin de fer qui voudrait mettre si libéralement à la disposition de la science une telle somme.

Lorsque fut connue ma demande de concession d'un chemin de fer au Cervin, quelques membres de la Société helvétique des sciences naturelles me prièrent de faire savoir à notre future compagnie suisse ainsi la même libéralité que celle du chemin de fer de la Jungfrau. Cette demande privée se transforma ensuite en une demande officielle. J'ai fait connaître que notre société mettait au point la construction d'un ou plusieurs observatoires scientifiques, une somme de cent mille francs et que j'avais en outre autorisé par diverses personnes amies des sciences à déclarer qu'une autre somme égale serait mise à la disposition de ces divers buts scientifiques par leurs soins. Enfin, estimant que l'annuité de six mille francs versée par la Compagnie de la Jungfrau pour l'entretien du laboratoire est insuffisante, ce que j'ai toujours dit, j'ai annoncé que notre Compagnie du Cervin porterait cette annuité à dix mille francs. J'ai fait voir comment les conseils de la Société helvétique des sciences naturelles, en mars et avril, des rapports sur l'organisation et les ressources de ce laboratoire. Outre les moyens ci-dessus, j'ai communiqué une autre disposition qui pourrait être prise et à laquelle M. Bovet fait également allusion, celle d'une participation aux bénéfices. Les bénéfices des stations des concessions de chemins de fer de hautes cimes, d'après laquelle les taxes doivent être réduites

lorsque la compagnie aura distribué, 8 ans de suite, 5 0/0 de dividendes. La même clause existe pour toutes les autres concessions, en fixant le dividende à 7 0/0, même à 6 0/0. J'ai dit qu'une disposition de ce genre, excellente lorsque ceux qui bénéficient de la réduction des taxes sont des gens du pays qui ont besoin du chemin de fer, ne devrait pas s'appliquer aux chemins de fer de montagne et qu'on pourrait proposer aux autorités fédérales un mode nouveau. Il consisterait à distribuer les excédents de bénéfices à des œuvres utiles au profit de la montagne et aux œuvres scientifiques, par conséquent à l'Observatoire du Cervin, dans le cas qui nous occupe.

Dans le courant de l'année dernière toute la presse suisse a agité ce même problème pour l'ensemble des chemins de fer secondaires, et l'a en majeure partie appuyé à propos de la réduction des taxes des chemins de fer de l'Oberland bernois. Il est pendant devant les Chambres. On voit donc que je n'ai pas employé ici un moyen que la prose de M. Bovet tente de représenter comme inavouable. Et voilà l'histoire ! et voilà ce que M. Bovet appelle « acheter les savants suisses ! Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage !

En réalité la cause en discussion est la suivante : la querelle est « pour ou contre les chemins de fer de montagne ». On peut appartenir à l'un ou à l'autre camp. Si la ligne pour la beauté, dont M. Bovet est le mandataire, veut donner à sa défense un caractère impersonnel, elle doit être adversaire de tous les chemins de fer de montagne, passés, présents et futurs. On ne peut pas défaire ceux qui sont faits, mais on peut demander qu'il n'en soit plus accordé de nouveaux et que ceux qui sont construits, mais non exécutés, ne soient pas construits. La thèse de M. Bovet, pour autant qu'on peut la découvrir dans les phrases ultra-brutales de son style, c'est qu'un chemin de fer de montagne, où qu'il soit, est odieux et blesse le sentiment du vrai montagnard, amant de la nature vierge. On peut lui opposer qu'il y a aussi des amateurs de la montagne qui demandent qu'on leur fournisse le moyen d'y aller.

Si l'industrie hôtelière en Suisse, qui vit de l'affluence des touristes, laquelle est liée à tous les moyens de développement de trafic, n'existait pas et n'était pas une des principales ressources de notre pays, la thèse de la ligne pour la beauté serait facile à appuyer.

Mais il y a autre chose en balance. L'industrie hôtelière doit se préserver des concurrences, et si on la prive des chemins de fer de montagne, on lui enlève un moyen important d'attraction. Or si on continue à donner des concessions de chemins de fer de ce genre, il est injuste de dire qu'on en donnera à un tel, mais pas à un autre. Si Paul a le droit d'avoir un chemin de fer au Tilius ou à la Jungfrau, Pierre a le droit d'en avoir un au Cervin, et si Paul n'est pas infâme, Pierre ne l'est pas davantage.

M. Bovet tente de représenter la demande d'un chemin de fer au Cervin comme l'œuvre de gens sans patriotisme. Cette épithète doit sans doute par extension embrasser tous ceux qui ont fait ou veulent faire des chemins de fer de montagne. Car les chemins de fer du Plateau, du Rhigi, du Sântis, des Rochers de Naye, du Faulhorn, de la Jungfrau, etc., ne remplissent pas, je pense, un autre but que celui du Cervin. Un chemin de fer est-il honorable sur une cime, ignominieux sur une autre ? Est-il honorable à 3000 mètres et infâme à 4000 ?

Plusieurs aimeraient à avoir l'avis de M. Bovet sur ce point comme il nous en a donné un déjà sur l'industrie hôtelière, qu'il appelle « l'industrie des étrangers », dans le numéro de la *Gazette* du 6 juin où il déclare que cette industrie constitue un accès sûr pour un coup de bistouri.

Montreux ! Caux ! Lucerne ! Interlaken ! St-Moritz ! Lugano ! Côme ! Abcès ! Abcès ! Abcès !

H. GOLLIETZ.

9. AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Joseph Zemp au Département fédéral de l'Intérieur
[Marc Ruchet], 22.07. 1907

Département fédéral
 POSTES ET DES CHEMINS DE FER
 Bureau des chemins de fer
 22.07.1907
 Le Département fédéral de l'Intérieur.
 B. R. U. R.

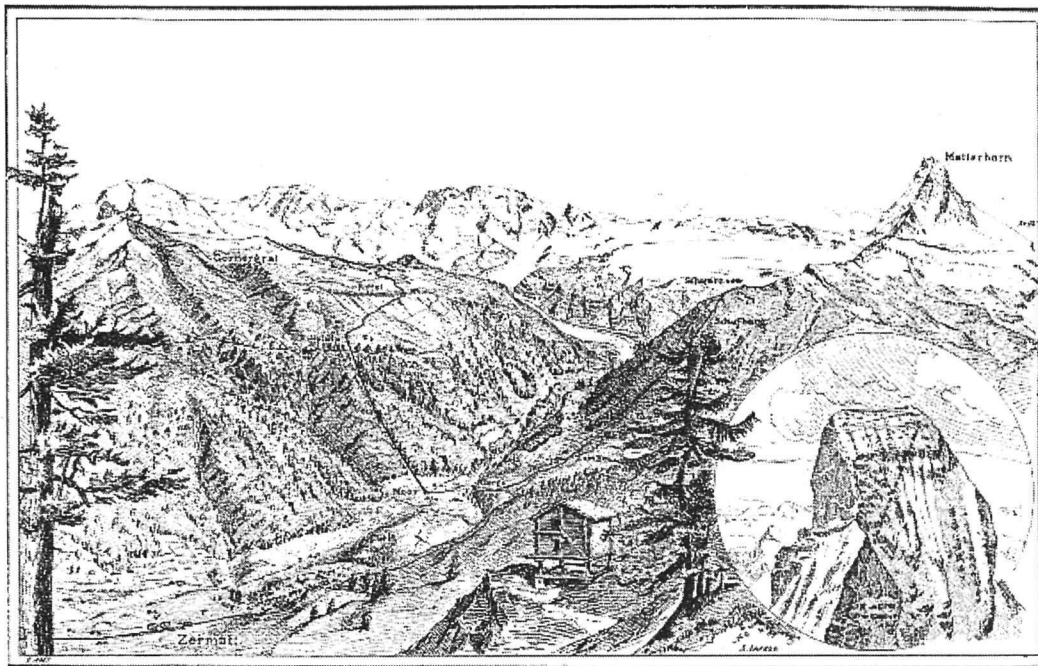
 Nous avons l'honneur de vous communiquer ci-joint une pétition
 par laquelle la Société de physique et d'histoire naturelle de
 Genève demande qu'il ne soit pas donné suite au projet de la
 création d'un chemin de fer sur le Servin.
 Élévant au-dessus du cas particulier cette pétition demande
 qu'à l'instar des Etats-Unis d'Amérique la Suisse crée des ré-
 serves géologiques et géographiques sur lesquelles l'industrie
 humaine ne pourrait pas empiéter.
 Il nous paraît que l'idée de la Société de physique et
 d'histoire naturelle de Genève mérite d'être l'objet d'un sérieux
 examen. Sans doute cette idée n'est point nouvelle et la Suisse
 aurait pu depuis longtemps s'inspirer de l'exemple des Etats-Unis
 et créer dans diverses régions des réserves nationales auxquelles
 ne manqueraient ni l'utilité ni la célébrité. Si la chose n'a point
 été faite, c'est sans doute qu'on estimait que de vastes régions de
 nos Alpes resteraient intactes et constitueraient sans interven-
 tion de l'Etat des réserves naturelles et désirables.
 Aujourd'hui il faut reconnaître que tel n'est pas le cas.
 La poussée des chemins de fer n'épargne ni une partie du terri-
 toire et "l'enfermement" de nos plus belles cimes ne pourrait avoir
 seulement. A notre avis donc le problème de la création de ces
 réserves nationales se pose d'une façon très sérieuse.
 Nous vous prions de bien vouloir collaborer avec
 notre Département à l'examen de ce problème. Dans ce but nous vous
 serions obligé de nous faire savoir si vous pouvez donner votre
 adhésion au principe même de la création de réserves nationales.
 Dans l'affirmative il faudrait passer à la recherche des moyens
 d'exécution, tâche assez délicate puisque ici la souveraineté terri-
 toriale des cantons entre en jeu.
 Nous prendrons connaissance avec le plus grand intérêt des
 communications que vous voudrez bien nous faire à cet égard.
 Département fédéral
 des Postes et des Chemins de fer
 Bureau des Chemins de fer
 J. Zemp

II. Illustrations

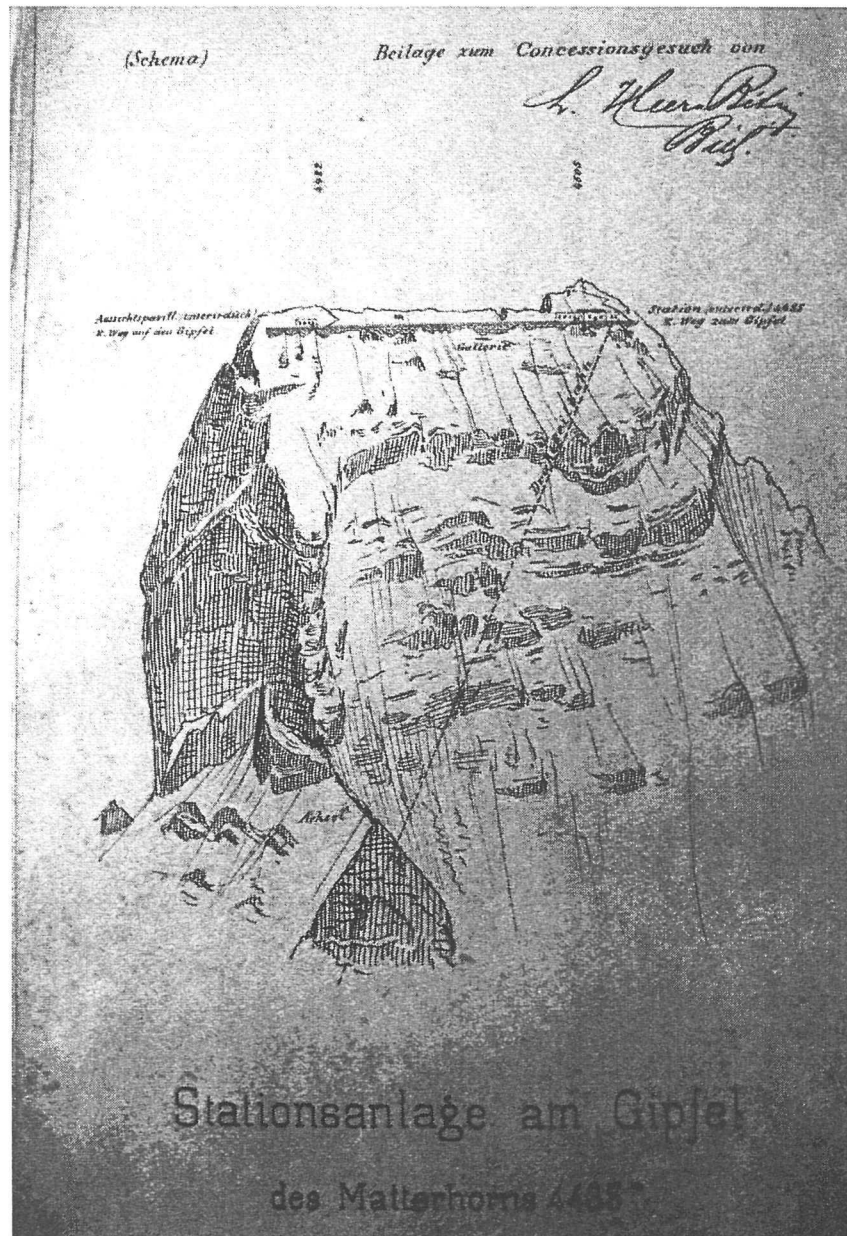
1. AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, L. Heer- Bétrix, Projekt der Zermatter-Hochgebirgs-Bahnen, Gornergrat und Matterhorn, Concessionsgesuch, 22. 08. 1890, plan de situation



2. AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, L. Heer-Béatrix, Projekt der Zermatter-Hochgebirgs-Bahnen, Gornergrat und Matterhorn, Concessionsgesuch, 22.08.1890, esquisse



3. AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, L. Heer-Bétrix, Projekt der Zermatter-Hochgebirgs-Bahnen, Gornergrat und Matterhorn, Concessionsgesuch, 22. 08. 1890, station terminus au sommet du Cervin



4. AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, Gollier Henri, Imfeld Xavier, «Matterhorn-Bahn, Konzessionsgesuch », 4.12.1906, plan de situation

